

AUSGABE OKTOBER/NOVEMBER 2019

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN

EINLADUNG

ZUM 70. VERBANDSTAG

10. AIRLEBNIS NRW

IN GREFRATH

OLDTIMER

VINTAGE GLIDER CLUB RALLYE IN NORFOLK





Segelflug-Bildkalender
2020



SEGELFLUG BILDKALENDER 2020

Traumhafte Fotos und dazu spannende
Geschichten und Hintergrundwissen begleiten
Sie durchs Jahr!



Bestellen Sie Ihren Kalender einfach per QR-CODE
oder unter GABLER@GABLER-MEDIA.COM

WO NEUES KOMMT UND ALTES BLEIBT

LIEBE LESERINNEN UND LESER, LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER,

ganz aktuell erreicht uns die Nachricht, dass Gerhard Waibel von der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt die Lilienthal-Medaille der DGLR für sein Lebenswerk erhielt. Für die jüngeren oder nicht segelfliegenden Leserinnen und Leser: Zusammen mit seinen Freunden und Kommilitonen Wolf Lemke und Heiko Fries schuf Waibel mit der D 36 die „Mutter“ aller Kunststoff-Hochleistungssegelflugzeuge. Danach bereicherte er den Segelflug mit all den tollen Flugzeugen mit dem ASW im Namen. Und mit seinem konsequenten Einsatz für die passive Sicherheit der Flugzeuge hat er sicher einigen Piloten das Leben gerettet.

In seiner Laudatio sagte Prof. Rolf Henke, Präsident des DGLR: Gerhard Waibel ist nicht nur ein herausragender Segelflugkonstrukteur, Flugwissenschaftler und Pilot. Seit jeher gibt er sein Wissen weiter und regt in seinen engagierten und humorvollen Vorträgen besonders den wissenschaftlichen Nachwuchs zu neuen Ideen an. Durch seine bahnbrechenden Arbeiten in der Entwicklung von Segelflugzeugen steht Waibel beispielhaft für zahlreiche Errungenschaften der modernen Luftfahrt, die aus dem Segelflug stammen:

Die keck hochgebogenen Winglets an den Tragflächen der Urlauber-Jets, die bis zu 5 % Kerosin einsparen – wer hat's erfunden? Die Segelflieger! Viele Flugzeugteile und sogar ganze Rümpfe aus leichtem, festem GFK und CFK – wer hat's vorgemacht? Die Segelflieger!

Winzige Löcher in den Vorderkanten von Flügel und Leitwerk, durch die sich der Reibungswiderstand im Flug senken lässt – wer hat die Laminisierung erforscht? Gerhard Waibel, der Segelflieger! Und die Luftfahrtindustrie hat wieder eine Technik „geerbt“, mit der sie erheblich Treibstoff sparen kann. Aber auch aus den Kreisen der unverdrossenen Selbsterfinder, Bastler und Experimentierer der Oskar-Ursinus-Vereinigung kommen Impulse von bemerkenswerter Innovationskraft. Das elektrisch angetriebene, eigenstartfähige UL-Segelflugzeug GFW-4 von Gerhard F. Wagner (S. 10 ff) ist ein solches Musterexemplar modernster Technologie.

Dagegen sind die alten, langsamen, zugigen, tuchbeplankten Holzgestelle ... ja, was denn? Lächerlich? Langweilig? Ganz und gar nicht! Der wunderschöne Harbinger Doppelsitzer (Titelfoto) und viele andere fliegende Denkmäler zeigten beim VGC-Treffen in England (S. 14) wieder einmal, was Luftsport auch sein kann: faszinierende Kulturpflege von höchster Ästhetik. Mit herzlichem Dank an die sage und schreibe mehr als sechzig Mitarbeiter dieser Ausgabe (s. Impressum S. 66) und den besten Wünschen für einen angenehmen Saisonausklang

Klaus Fey

Titelfoto: Der Cerwinsky-Shenstone Harbinger wurde 1947 in Kanada entwickelt und in nur zwei Exemplaren gebaut. Hier fliegt der Doppelsitzer in Norfolk England; Foto: Alexander Gilles
Foto Editorial: Vincenzo Pedrielli



INHALT

NEWS

NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN
UND DER INDUSTRIE 4

ELEKTROFLUG

ELEKTROFLUGNEWS 9

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO

DAS LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO,
DIE „LEICHTEN UL“ UND DER DVLL E. V. 10

EXPERIMENTALFLUG

QUERGEDACHT UND SELBST GEMACHT 11

SEGELFLUG

SEGELFLUG OLDTIMER IN TIBENHAM 14

SEGELFLIEGERTAG 2019 FREUDENSTADT 16

SEGELKUNSTFLUG

NEUES FLUGZEUG - NEUES GLÜCK 18

LANDESVERBÄNDE

IN DER HEFTMITTE 19 – 46

SEGELFLUG

MEHR SICHERHEIT BEI
SEGELFLUGWETTBEWERBEN 47

REISEBERICHT

MIT DER SUPER DIMONA NACH ZYPERN 52

FLUGSICHERHEIT

FLUGSICHERHEITSTRAININGS
DER PILOTINNEN 56

ÜBERLEBEN NACH NOTWASSERUNG 58

FALLSCHIRM

EUROPÄISCHE BESTLEISTUNG 62

VIERMAL GOLD 63

JUGEND

IACE 64

ZU GAST BEI „JUGEND FLIEGT“ 65

LESERBRIEFE

66

KLEINANZEIGEN

66

IMPRESSUM

66

STEFAN KLETT ERHÄLT HÖCHSTE SPORTAUSZEICHNUNG DES LANDES NRW

DAeC-Präsident Stefan Klett wurde am 5.9.2019 für langjährige Verdienste um den Sport mit der Sportplakette des Landes Nordrhein-Westfalen geehrt. Andrea Milz, Staatssekretärin für Sport und Ehrenamt, überreichte die Auszeichnung persönlich. Die Sportplakette ist die höchste Sportauszeichnung des Landes.

Die Auszeichnung wird seit 60 Jahren an aktive Sportlerinnen und Sportler sowie Funktionärinnen und Funktionäre für ihre besonderen Verdienste bei der Wahrnehmung von Ehrenämtern verliehen. Klett gehört dem DAeC Luftsportverband AEROCLUB | NRW e. V. seit 1981 an. Seine ehrenamtliche Tätigkeit begann er in der Luftsportjugend. Seit mehr als elf Jahren ist Stefan Klett Präsident des AEROCLUB | NRW e. V., davor fungierte er zehn Jahre als Vizepräsident des Luftsportverbandes. Stefan Klett ist zudem seit 2008 beim Landessportbund NRW Vizepräsident Finanzen. Im April 2019 wurde der 52-Jährige von der Hauptversammlung der Delegierten zudem zum Präsidenten des Deutschen Aero Clubs (DAeC) gewählt.

„Ich freue mich sehr über die Auszeichnung des Landes NRW und verspreche, die Sportplakette als Motivation zu nutzen um weiterhin für die Belange des Sports am Ball zu bleiben“, so Klett. Neben ihm wurden 20 weitere besonders engagierte Bürger und



Stefan Klett (2.v.r.) nimmt die Sportplakette aus den Händen von Andrea Milz (3.v.r.) entgegen. Walter Schneeloch (r.), Präsident des Landessportbundes NRW, und Heribert Berster, stellvertretender Bürgermeister Wipperfurth, gratulieren herzlich

Bürgerinnen geehrt. Darunter auch der Gummersbacher Heiner Brand, der als Spieler und Trainer mit der deutschen Handball-Nationalmannschaft Weltmeister wurde, oder auch der frühere Badminton-Europameister Roland Maywald aus St. Augustin sowie die Vielseitigkeitsreiterin Ingrid Klimke aus Münster.

Text: DAeC e. V.; Foto: LSB NRW/Andrea Bowinkelmann

LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREIS: BEWERBUNGSFRIST 31. DEZEMBER

Noch bis zum Jahresende 2019 können Vereine, Einzelpersonen oder Personengruppen Ihre Ideen und Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit bei uns einreichen. Diese sollten in einem kurzen Text näher beschrieben werden und zusätzlich

mit Fotos oder Skizzen dokumentiert sein. Auch vermeintlich kleinere Maßnahmen werden berücksichtigt. Wie im letzten Jahr werden der oder die Sieger und Preisträger von einer fachkundigen Jury ausgewählt und die Preise während der AERO 2020 in Friedrichshafen verliehen. Auch in diesem Jahr sind die Preise dank der Unterstützung durch mehrere Sponsoren mit Geldpreisen verbunden. Bewerbungen bitte richten an sicherheit@luftsportmagazin.de

LuftSport

FLUGSICHERHEITSPREIS

2019

Diese Urkunde ist eine Anerkennung für überaus gute Vorschläge, insbesondere praktische Vorschläge oder ein beispielhaftes persönliches Engagement zur Verringerung der Unfallzahlen und Erhöhung der allgemeinen Flugsicherheit im Luftsport.

Präsident:

Vorschlag zur Verbesserung der Flugsicherheit:

Das Magazin LUFTSPORT bezieht sich im Namen aller Luftsportler und Luftsportvereine.

Friedrichshafen, im April 2019

JURY
LuftSport
MAGAZIN

Harald Meyer
Breitler Flugsicherheit
Flugplatzunterstützung

Jürgen K. Knippel
Forum Flugsicherheit
FA Medical Commission

Klaus Fey
Chiemseeclub
Luftsport Magazin

Jana Köhler
Designpartner: Bofix Segelflug
UdEC: 50a Flugsicherheit

SPONSOREN

Harald Meyer
Ernst Eymann
Klaus Fey
und
EQIP

Beim Flugsicherheitspreis von LuftSport gibt es neben einer solchen Urkunde auch attraktive Geldpreise

KF

Deko-Flugzeugmodelle

Geschenke für Flieger und Freunde der Fliegerei



- Segelflugzeuge
- Motorflugzeuge
- Kennzeichengravur

Große Auswahl im Onlineshop
Hergestellt in Deutschland
www.pureplanes.de

HEXENTREFFEN 2020 IN MARBURG

Es ist noch nicht lange her, da galten Frauen im Luftsport als exotische Randerscheinung. Ein Blick zurück: Im März 1975 fand das erste Treffen zum Zweck der Förderung von Segelfliegerinnen statt. Was vor 45 Jahren im überschaubaren Kreis begann, hat sich zu **dem** Fliegerinnentreffen in Deutschland entwickelt. Während damals 26 Frauen vordachten, vereinen die heutigen „Hexentreffen“ jährlich mehr als 120 flugsportbegeisterte Teilnehmerinnen.

Das Engagement und die Vernetzung schafften schon bald die Grundlage für die erste deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen (1979), die Einrichtung von Trainingslagern und Bildung der 1. Nationalmannschaft. Bereits 1980 scheint der Wunsch nach gleichberechtigter Teilhabe am Flugsport erfüllt, doch die geknüpften Bande halten und bis heute ist kein Ende der Treffen in Sicht. Seither wechseln sich Pilotinnen deutschlandweit als Gastgeberinnen ab und jedes Jahr besteht so die Möglichkeit, die Begeisterung und die Liebe zur Fliegerei zu teilen und zu feiern.

Vom 24. bis 26. Januar 2020 wird wieder ein Treffen stattfinden. Katharina, Tanya und Edith vom Kurhessischen Verein für Luftfahrt freuen sich auf ein Wiedersehen in Marburg, einer der ältesten Universitätsstädte Deutschlands.



Anmeldung bitte auf der Webseite:

hexentreffen2020.jimdosite.com

Rückfragen an aviatrix@kvfl.de

Text: Edith Mohr

JUNKERS

MAGNUM 601

Ihr Rettungssystem
für die **600kg UL-Klasse!**

- Unser Rettungssystem besitzt den geringsten Entfaltungsstoß von **27,261^{kN}** und ist somit weltweit das beste Gesamttrettungssystem in der 600kg UL-Klasse!
- Sinkgeschwindigkeit beträgt nur **7,4 m/s**



DULV zertifiziert
Kennblattnummer: R10/18-1



(☺) +49 (0) 9221 / 54 44

junkers24.de

GORDON-BENNET-CUP MIT HERZSCHLAGFINALE

Am 12. September 2019 starteten von Montbéliard in Frankreich 20 Teams zur diesjährigen Gasballon-Weltmeisterschaft. Nach mehr als 80 Stunden und 1700 km Luftlinie landeten sieben Teams am Schwarzen Meer. Team SUI 1 mit Laurent Sciboz und Nicolas Tieche hatte mit einer Landung im rumänischen Donaudelta direkt am Schwarzen Meer nahezu uneinholbar vorgelegt. Die Aufholjagd um den zweiten Platz entschied schließlich Team SUI 2 mit Kurt Frieden und Pascal Wittpraechtiger. Den dritten Platz teilten sich FRA 1 mit Vincent Leys und Christophe Houver und GER 2 mit Matthias Zenge und Benjamin Eimers, dahinter schließlich Team GER 1 mit Andreas Zumrode und Axel Hunnekuhl.

Ein ausführlicher Bericht folgt in der nächsten Ausgabe.

Text: KF; Foto: FAI



Start der 20 teilnehmenden Gasballons in Montbéliard, Frankreich

LUFTRAUM ZÜRICH HEISS UMKÄMPFT



Die verschachtelte Luftraumstruktur um den Flughafen Zürich soll einfacher werden. Einschränkungen für die Sportfliegerei scheinen dabei unvermeidlich

Die Luftraumstruktur um den Flughafen Zürich ist eine hochkomplexe Sache. Das beweist schon ein flüchtiger Blick auf die ICAO-Karte. Dies zu ändern ist ein Plan des BAZL, des Schweizer Bundesamts für Zivilluftfahrt. 2017 scheiterte ein erster Versuch, und auch der aktuell zweite Anlauf sorgt für Turbulenzen. Ballonfahrer, Segel- und Motorpiloten, Gleitschirm- und Drachenflierer befürchten empfindliche Einschränkungen zugunsten des kommerziellen Linienverkehrs. Der Flugplatz Lommis sieht sich sogar in seiner Existenz bedroht und schlägt Alarm.

Beim BAZL wiederum ist man erstaunt über die harschen Töne, sei der erste Entwurf doch sowieso nur dazu gedacht, die allgemeinen Interessen in einem zweiten Schritt mit einzubeziehen. Dennoch scheint die Richtung klar, denn das Amt zieht die Trumpfkarte Sicherheit. Zudem seien die Flugbewegungen in der Kleinaviatik ohnehin sinkend. Der Luftraum um den Flughafen Zürich wirkt sich bis nach Süddeutschland aus, die weitere Entwicklung ist also keineswegs eine rein Schweizer Angelegenheit, die uns deutschen Fliegern egal sein kann.

SG38 IN DER SPARKASSE

Von September bis Oktober bot sich Kunden und Besuchern der Sparkasse Meschede ein höchst ungewöhnliches Bild. Über ihren Köpfen hing ein SG 38 Schulgleiter von der Decke des Kassenraumes. Meterlange Stellwände informierten über die Geschichte des Segelflugplatzes Schüren bei Meschede, in mehreren Vitrinen präsentierten sich originale Exponate aus der Zeit seit 1930. Organisiert und tatkräftig umgesetzt wurde die ungewöhnliche Aktion vom Historischen Flugsportverein Sauerland.

Text: Reinhold Wagner;

Foto: Historischer Flugsportverein Sauerland



Ein Schulgleiter SG 38 in der Kassenhalle der Sparkasse Meschede

AOPA-LETTER UND SAFETY LETTER



Der aktuelle AOPA-Letter enthält wie immer mindestens ein interessantes Thema

AOPA-Letter zeichnen sich dadurch aus, dass für jede/n immer mindestens ein interessantes Thema angeschnitten wird. Diese Heftkomposition stimmt auch im Letter 4/19, in dem beispielsweise sehr ausführlich über den Einsatz von Tablets als Navigationshilfe im Cockpit berichtet wird. Ebenfalls immer einen Blick wert sind die Safety Letter der AOPA. Im neuesten geht es um Müdigkeit. Allerdings ist damit nicht jener Zustand gemeint, der manche schon auf dem Weg zum Arbeitsplatz übermannt. Sondern allgemeine Schlafstörungen und ihre Folgen. Kein zwingend fliegerisches Phänomen, sondern eine weit verbreitete Zivilisationskrankheit. Beide Letter finden sich als Download auf <https://aopa.de> im Internet.

SPL-LIZENZ FÜR AZUBIS



Lehre absolvieren, Segelflugausbildung gratis dazu? Gibt's nur bei Müller in Idar-Oberstein

Da möchte man glatt noch mal 17 sein. Die Firma Müller Präzisionswerkzeuge in Idar-Oberstein bietet ihren Auszubildenden die Möglichkeit, kostenlos die Segelfluglizenz zu erwerben. Neben den eigentlichen Fluggebühren gehört auch ein Jahresbeitrag im Aero-Club Idar-Oberstein dazu. Hinter der Idee steckt, man ahnt es, ein Geschäftsführer, der selbst fliegt. Mathias Schmidt freut sich, die Faszination Fliegen direkt an seine jüngsten Mitarbeiter weiterzugeben. Dass bei Müller auch Hochleistungswerkzeuge für die Luftfahrtbranche entstehen, fügt sich da bestens ins Bild.

Text & Foto: Reinhold Wagner



#VFR ins Ausland



Cross Border Information

Ideales Handbuch mit länderspezifischen Besonderheiten für Reisen quer durch Europa!

Europäische Luftfahrtkarten

... der Serie Visual/VFR 500: Austria, Belgium, Croatia, Czech Republic, Denmark, France, Hungary, Italy, Netherlands, Poland, Portugal, Switzerland, Spain



EISENSCHMIDT
DFS GROUP

R. Eisenschmidt GmbH · Flugplatz 1 · 63329 Egelsbach · Germany
+49 6103 20596 0 · customer-support@eisenschmidt.aero

GERHARD WAIBEL ERHÄLT LILIENTHAL-MEDAILLE

Gewürdigt wird damit das Lebenswerk des Segelflugzeugkonstrukteurs, der auch als Wettbewerbspilot Erfolge feiern konnte. Das Kürzel ASW steht für seine vielen Entwürfe bei Alexander Schleicher in der Rhön, von der ASW 12 über die 20 bis hin zur ASW 28. Einer der Meilensteine war das Sicherheitscockpit der ASW 24. Seit 2003 im Ruhestand, gibt Gerhard Waibel sein immenses Fachwissen gerne an Nachwuchskonstrukteure weiter und beteiligte sich an der Entwicklung des US-Hochleistungsseglers Concordia.

Quelle: DGLR



Gerhard Waibel (r.) erhielt von Prof. Rolf Henke die Lilienthal-Medaille der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt; Foto: Jens Braune del Angel

BG-VERLAG ÜBERNIMMT SEGELFLUGBILDKALENDER

Alte Segelflieger werden sich erinnern oder besitzen vielleicht sogar noch das eine oder andere Motiv. Vor 52 Jahren brachte der Bauverlag in Walluf den ersten Segelflugbildkalender heraus. Im Jahr 2000 übernahm Conny Temnitz das Projekt. Jetzt hat sie es an Brigitte Gabler und ihren BG-Verlag übergeben, der auch die Zeitschrift „Segelfliegen“ herausgibt. Der Kalender 2020 ist ab sofort erhältlich. Bestellungen unter www.segelfliegen-magazin.de



Der Segelflug-Bildkalender 2020 ist jetzt lieferbar

IKARUS C42 FLIEGT MIT ORATEX

Lanitz Aviation, bekannt geworden durch die Folienbespannung Oratex, bietet jetzt ein umfangreiches Design Change für die Ikarus C22 und C42 an. Dabei werden die originalen Alurippen gegen verklebte Holzrippen getauscht sowie Klappen, Steuerflächen und Leitwerksteile verstärkt. Die Bespannung erfolgt mit Oratex 6000. Der Design Change ist in den Kennblättern des Herstellers Comco Ikarus eingetragen. Besonders erfreulich: C42 A/B/C werden auf 540/560 kg aufgelastet. Die erste umgerüstete C42 fliegt beim Aero-Club Gotha und steht interessierten Kunden für Probeflüge zur Verfügung (Tel. 0341/44230-50). Neben der Auflastung versprechen der drehteifere Flügel und die neue Bespannung spürbare Leistungsverbesserungen. Das Flugzeug ist schneller, sparsamer und



Lanitz Aviation lastet die C42 mit verstärktem Flügel und Oratex-Bespannung auf: 540/560 kg MTOW

präziser zu steuern, bestätigte Michael Bätz, Type Certificate Manager beim Luftsportgeräte-Büro des DAeC.

FALLSCHIRM-GESAMTRETUNGSSYSTEM FÜR DREHFLÜGLER

Ein Gesamttrettungssystem für alle Arten von Drehflüglern macht langsam Schule, wie von Junkers Profly zu erfahren war. So stellte ein französischer UL-Hubschrauber-Hersteller das ursprünglich mit dem italienischen Hersteller Curti entwickelte Gesamttrettungssystem für deren Hubschrauber Zefhir in Blois vor. Curti hatte bereits im vergangenen Jahr am Flugplatz Oristano-Fenosu auf Sardinien mit Junkers Profly und einem tschechischen Zulieferer und Kappenhersteller einen erfolgreichen Test mit einem Fallschirm-Gesamttrettungssystem durchgeführt. Das System ist oberhalb des Rotorkopfes eines Hubschraubers in einer Box untergebracht und kann im Notfall, besonders auch bei fehlender Autorotation, durch eine Zündbox im Cockpit ausgelöst werden. Die Testdaten zeigen, dass das System sein Ziel, Leben zu retten, wahrscheinlich

auch in einer geringeren Höhe von nur 150 m, von der aus eine Autorotation bei Triebwerksausfall nicht mehr erfolgreich eingeleitet werden kann, erreichen wird.

Text: Helmuth Penner;

Foto: Junkers ProFly

Erprobung eines Gesamttrettungssystems am UL-Hubschrauber Zefhir



C42 CS ELEKTRO-HYBRID IN ERPROBUNG

Neuland zu betreten heißt nicht immer gleich von Erfolg gekrönt zu sein. Dies musste auch die Mengener Firma Comco Ikarus eingestehen, die die Weiterentwicklung ihrer Elektroversion an die Firma Flugsport Roth delegiert hatte. Ingenieur Anton Roth konnte schon letztes Jahr den Beweis erbringen, dass man mit einer Akkuleistung von 360 Ah durchaus eine Stunde und 15 Minuten fliegen kann. Schön, aber zu wenig, meinte der erfahrene Entwickler und kündigte in Ermangelung leistungsfähiger Batterien die Entwicklung eines Range-Extenders an. Am 20. September erfolgte der Erstflug am Flugplatz Bad Waldsee-Reute. Der jetzige Range-Extender besteht aus einem Schweizer Einzylinder-Viertaktmotor mit 30 kW und einem Geiger-Generator.



Erstflug der
C42 CS Elektro-
Hybrid
Foto: H.P.

Spritverbrauch pro Stunde etwas unter 5 Liter. Herz der C42 CS Elektro-Hybrid ist jedoch nach wie vor ein luftgekühlter Geiger HPD 55, der eine Spitzenleistung von 73 kW bringt und die Maschine mit 5-6 m/s steigen lässt. Genaue Angaben möchte man noch nicht machen, da die Erprobung gerade erst begonnen hat. Ziel ist es mindestens fünf Stunden in der Luft bleiben zu können.

DLR UND INDUSTRIEPARTNER WOLLEN DO 228 AUF ELEKTRO UMRÜSTEN

Schon länger kursierte das Gerücht, dass der DLR an einer Idee eines Versuchsträgers für Hybridantriebe auf Basis des Flugzeugmusters Do 228 arbeitet. „Unsere Vision ist das ‚Zero Emission Aircraft‘“, sagte Professor Rolf Henke, DLR-Vorstand. Hybridelektrische Antriebe seien eine Schlüsseltechnologie und wichtiger Wegbereiter zur Realisierung des elektrisch angetriebenen Fliegens. Der DLR hat gemeinsam mit den Industriepartnern Siemens, MTU Aero Engines und RUAG Aviation eine Machbarkeitsstudie für ein 19-sitziges Testflugzeug auf Basis einer Dornier Do 228 erstellt. Sie zeigt gute Erfolgschancen für den Umbau und die Erprobung eines nationalen „Electric Flight Demonstrator“, der über ein vollwertiges elektrisches Antriebssystem in der 500 kW-Leistungsklasse in den Ausbaustufen batterie-elektrischer Betrieb und hybrid-elektrischer Betrieb



Die Do 228 wird von der DLR auf 500 kW starke E-Motoren umgebaut

mit zusätzlichem Gasturbinengenerator verfügt. Der Zeitplan steht noch nicht genau fest, weil der Verkauf von Siemens an Rolls-Royce den Fortgang des Projekts etwas verzögert hat.

CESSNA 337 STEHT PATE FÜR AMERIKANISCHES HYBRIDFLUGZEUG

Während viele Start-ups trotz hoher Investitionen beim Umstieg in die elektrische Zukunft vollkommen neue Flugzeugzellen entwickeln, hat sich das kalifornische Unternehmen Ampaire eines vorhandenen Flugzeugmusters bedient. Pate stand das zweimotorige Push-Pull-Flugzeug Cessna 337 Super Skymaster mit je zwei Continental-Motoren IO-360-GB und 210 PS. Inzwischen flog ein erstes Versuchsmuster, das mit einem Parallel-Hybrid-Motorsystem ausgestattet ist. Letzten Monat konnte Ampaire Electric Aircraft bereits einen ersten Auftrag verbuchen. Personal Airline Exchange (PAX) hat 50 Pendlerflugzeuge des Typs Ampaire Electric EEL mit der Option auf weitere 50 Maschinen bestellt. Demnächst soll ein zweiter Prototyp den täglichen Flugbetrieb auf einer kommerziellen Route



Bis zu 100 Cessna 337 Skymaster erhalten Hybridantriebe

auf Hawaii demonstrieren – eine Weltneuheit! Ampaire strebt für seine gewerblichen Kunden die Zertifizierung seines Produkts Electric EEL im Jahr 2021 an.

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

• Diamanttrennscheiben • Band- und Stichsägeblätter • Fräser und Lochsagen aller Art

Unsere Spezialität:

Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG

Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein

Telefon 0 67 84 / 90 48 48 • Fax 0 67 84 / 90 48 50

www.persch-diamant.de • info@persch-diamant.de



DAS LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO, DIE „LEICHTEN UL“ UND DER DVLL e. V.

Zusätzlich zur aktuellen 600 kg-UL-Entwicklung werfen wir hier zur Auffrischung auch mal wieder einen Blick auf die „Leichten Luftsportgeräte“ mit einer Leermasse von bis zu 120 kg.

Die medical- und zulassungsfreien motorisierten 120 kg-Dreischacher und die UL-Segelflugzeuge sind noch eine kleine Gruppe in der ultraleichten Fliegerei. Diese Leichten Luftsportgeräte werden ausschließlich in Verantwortung des Herstellers und Halters innerhalb der Leermassengrenze nach Vorgaben der allgemein gültigen Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) betrieben. Technisch müssen sie muster- bzw. einzelstückgeprüft sein oder bereits eine gültige Gerätezulassung in einem Land der Europäischen Union haben. Am Flugfunkverkehr dürfen sie teilnehmen, wenn sie ein Kennzeichen haben. Ein Kennzeichen kann man in Deutschland auf Antrag erhalten, zum Beispiel vom Luftsportgeräte-Büro (LSG-B). Erteilt wird D-Mike für motorgetriebene und D-November für nichtmotorgetriebene Geräte.

Auch wenn für die „leichten“ Piloten das Zeugnis eines Fliegerarztes nicht erforderlich ist, darf man für die fliegerische Tä-

tigkeit körperlich und geistig (diese Formulierung ist aus der LuftVO) nicht beeinträchtigt sein und muss den entsprechenden Luftfahrerschein für die jeweilige 120 kg-Geräteart besitzen. Viele Halter dieser Leichten Luftsportgeräte und Besitzer der dazugehörigen unbefristeten Fluglizenzen werden oder sind bereits Kunden des LSG-B und auch gleichzeitig Mitglieder des Verbandes zur Förderung des Sports mit Leichten Luftsportgeräten e. V. (DVLL). Zeitig haben LSG-B und DVLL erkannt, dass es nur von Vorteil für Piloten, Halter und Hersteller sein kann, wenn man eng zusammenarbeitet. Seit zwei Jahren werden kleinere verwaltungstechnische Aufgaben zusammengelegt und damit doppelte Arbeit, Kosten und Wege innerhalb des DAeC abgebaut und verhindert. Der Wunsch, dass der eingeschlagene Weg für den Luftsport von Erfolg sein wird, geht damit einher.

Nachfolgend soll ein interessantes 120 kg-Luftsportgerät vorgestellt werden. Wenn gewünscht, folgen demnächst weitere Projekte.

Text und Foto: Achim Müller (DVLL)

DIE GFW-4, EIN LEICHTES LUFTSPORTGERÄT BIS 120 KG LEERMASSE MIT ELEKTROANTRIEB



Seit Dr. Gerhard F. Wagner im Jahr 2010 sein von ihm entwickeltes und gebautes UL-Segelflugzeug GFW-3 fertiggestellt hat, flog er damit über 100 Flugstunden. 2014 entschloss er sich dann, seine Ideen für ein eigenstartfähiges leichtes Luftsportgerät – die GFW-4 – zu verwirklichen.

Die Leistungsdaten sollten etwa denen der GFW-3 entsprechen, nur dass eben ein Elektroantrieb einen Eigenstart mit einer verbleibenden Leistungsreserve ermöglicht, wobei das Leergewicht von 120 kg einschließlich Antrieb eingehalten werden musste.

Sein Ziel bestand darin, seine eigenen Ideen sowohl im Entwurf als auch in Konstruktion, Berechnung und Bau umzusetzen, damit am Ende ein Segelflugzeug entsteht, das eine Gleitzahl von 35 aufweist und genauso geflogen werden kann wie andere Segelflugzeuge entsprechender Leistung.

Bereits während des Studiums an der TU Dresden hatte er den Entwurf eines Motorseglers bearbeitet, bei dem ein Druckpropeller im Rumpfbereich umlief. Diese Auslegung wurde bereits 1936/40 schon einmal in einem anderen Projekt realisiert (Benzinmotor-Welle mit Keilriemenantrieb der Luftschraubennabe).

Dr. Wagner hat dieses Antriebskonzept mit einem Elektro-Außenläufer versehen und fand mit Geiger Engineering eine Firma, die bereit war, Einzelkomponenten des Motors HPD10 zur Verfügung zu stellen, damit er das Rumpfbereich durch den Motorschieben konnte.

Von dem Außenläufer HPD10 wurden nur das ringförmige Eisenpaket mit Wicklungen und der Eisenschlussring mit den Dauermagneten verwendet. Das Eisenpaket ist mit seinem offenen Innendurchlass von 160 mm auf ein Alurohr geklebt. Darauf läuft dann über zwei Dünnringlager der Außenrotor, an dem der Eisenschlussring und die Klapppropeller befestigt sind.

Anfang 2019 hob die GFW-4 zum Erstflug ab und wurde im April 2019 vom DVLL erstmalig auf dem AERO-Gemeinschaftsstand des DAeC flugfähig der Öffentlichkeit vorgestellt.

Ihre Eignung und Leistungsfähigkeit konnte die GFW-4 während des jährlich stattfindenden einwöchigen Fliegerlagers des DVLL (www.dvll.de) in Bad Sobernheim Anfang Juli 2019 unter Beweis stellen. Dort wurde sie von Dr. Wagner mit vielen Eigenstarts und langen Thermikflügen ausgiebig bewegt.

Frank Einführer, LSG-B

QUERGEDACHT UND SELBST GEMACHT

OUV-Experimentalflugtreffen in Bad Dürkheim



Seltene Begegnung: Das zweisitzige Verhees-Delta aus Belgien und die Columban-CriCri von Johann Knittel

Das „Sommertreffen“ der Oskar Ursinus Vereinigung ist bei den Experimentalflugzeugbauern ein beliebter Anlass, um in gewohnt lockerer Atmosphäre neue Projekte zu präsentieren, zu fachsimpeln und neue Mitglieder kennenzulernen. Trotz der etwas schwierigen Wetterlage hatten viele den Weg nach EDRF gefunden. Den Pokal für die weiteste Anreise erhielt Philipp Shotbolt, der mit einer RV6 aus dem 372,7 NM entfernten Peterborough Sibson angereist war.

Gemäß dem Motto „Träumen – Bauen – Fliegen“ fördert die OUV seit nunmehr 51 Jahren den Eigenbau von Luftfahrtgeräten in Deutschland. Das qualifizierte Expertenteam begleitet nicht nur den Eigenbau von Flugzeugen, sondern fungiert auch als wichtiges Bindeglied zwischen Erbauer und LBA. Darüber hinaus generiert die OUV aber immer wieder auch Diskussionen und Lösungen zu aktuellen Themen.

Ein brandaktuelles Thema ist das Rettungssystem. Es ist nicht so einfach, in ein ECHO-zugelassenes Flugzeug oder ein 600 kg-UL ein Rettungssystem einzubauen. Bei diesem Gewicht und den erreichbaren Geschwindigkeiten ist nicht möglich, die Befestigungspunkte des Rettungssystems so zu gestalten, dass sie jeweils den vollen Entfaltungsstoß aushalten. Somit stellt sich die Frage, ob ein Gesamtrettungssystem bei jeder Situation und bis V_{ne} oder aber im Sinne einer „Trudelrettung“ nur bis zu einer definierten Geschwindigkeit funktionieren muss.

In den letzten Jahren gab es die Problematik, dass die Annex II-, jetzt Annex I-Flugzeuge, und die Oldtimer irgendwie verwaist waren und nicht mehr mit Prüfern versorgt wurden. Die OUV hat mit der OUV-CAMO reagiert und kann nun zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit dieser Flugzeuge beitragen.

Die Zulassung eines Experimentalflugzeugs in Deutschland war früher nur möglich, wenn es auch in Deutschland und

von einem Deutschen gebaut war. Die OUV hat jetzt die ersten Italiener, die in Italien bauen und in Deutschland zulassen. Damit steigt der Wiederverkaufswert ihrer Experimentals. Der Käufer weiß, dass dieses Flugzeug alle Tests bestanden hat und die komplette Bauphase überwacht wurde – in Italien und Frankreich gibt es so gut wie keine Bauvorschriften.

So war auch die Umregistrierung eines im Ausland zugelassenen Experimentals auf deutsche Zulassung bisher nicht möglich. Die OUV bereitet zzt. die erste vor und hat dafür in Zusammenarbeit mit dem LBA ein mögliches Verfahren entwickelt.

Die Mitgliederzahlen der OUV waren über die letzten zehn Jahre mit 900 bis 1000 relativ stabil. Heute geht es, auch wegen der CAMO, so in Richtung 1300. Durfte man in den Anfangszeiten der OUV nur Eigenkonstruktionen bauen, werden heute fast 100 % „Kitflugzeuge“ gebaut und nur noch ganz wenige konstruieren ihr Flugzeug selbst. Die Zahl der neuen Bauprojekte hängt etwas von der wirtschaftlichen Entwicklung und dem Dollarkurs ab, meist sind es so um die 20 pro Jahr. Besondere Eigenbauprojekte werden beim jährlichen Sommertreffen begutachtet und mit dem begehrten OUV-Preis ausgezeichnet.

Der diesjährige 46. OUV-Preis 2019 wurde vergeben:

- Dem Flugzeug vom Typ „GFW-4“ und seinem Erbauer Dr. Gerhard F. Wagner für die Eigenentwicklung und den Bau eines außergewöhnlich innovativen, eigenstartfähigen Segelflugzeuges in der 120 kg-Klasse mit Elektroantrieb und aeromechanischen Neuerungen.
- Dem Flugzeug D-ESTY Typ „HB 207 V Alfa“ und seinem Erbauer Günter Böhme für den Bau eines Selbstbauflugzeuges mit einem alternativen Antriebsstrang unter Einbringung von Modifikationen und der Optimierung der Radlastverteilung durch Änderung der Bugfahrwerksposition.



2



4



3

- 2 + 3: Die TOP-Bauausführung der „HB 207 V Alfa“ von Günter Böhme kann sich sehen lassen – auch wenn man genau hinschaut
- 4: Dr. Wagner erklärt der Jury die Besonderheiten seines Eigenbauprojektes
- 5: Der Propeller dreht sich zusammen mit dem Rotor des E-Motors um den Leitwerksträger



5

D-ESTY

Damit der Ruhestand nicht zu ruhig wird, reifte irgendwann bei Günter Böhme der Jugendtraum vom selbstgebauten Flugzeug. Aus einem Riesenfundus von „baubaren“ Typen in der Zeitschrift „Kitplanes“ fiel die Auswahl letztlich auf eine HB 207 Alfa von HB Flugtechnik in Österreich. Die avisierte Bauzeit und ein Werbefoto, wo zwei Damen locker einen Tragflügel an eine „Alfa“ herantragen, war mit entscheidend. Beim Bau, so Böhme, stellte sich heraus, dass der Flügel bei besagten Foto offensichtlich aufgelegt war.

Dieser zweisitziger Tiefdecker aus einem Aluminium-Kunststoffmix mit zweiteiligen Flügel von 9 m Spannweite, Kreuzleitwerk und festem Dreibeinfahrwerk ist für ein Lastvielfaches von + 3,8 – 1,9 ausgelegt. Der ROTAX-914-F3 Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor mit Doppelvergaser und Doppelzündung treibt über ein Untersetzungsgetriebe einen Mühbauer-Dreiblatt-Verstellpropeller an. Damit erreicht die „Alfa“ eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 308 km/h. Bei einer Reisegeschwindigkeit von 220 km/h beträgt die Reichweite ca. 1100 km. „Der bisher längste Flug ging über 4,5 Stunden. Schließlich konnte ich diesen Sommer mit einem selbstgebauten Flugzeug fast von der Ostseeküste bis Bad Dürkheim zum OUV-Treffen oder in die Alpen zum Igo-Etrich-Treffen fliegen! Und dann wird die Mühe der Bauzeit noch mit einem Preis der Selbstbauvereinigung OUV bedacht. Ich bin doch etwas stolz darauf und dankbar für die vielen Hinweise der versierten Gemeinschaft.“

Seit dem Erstflug am 13. September 2018 ist Günter Böhme mit seiner D-ESTY über 50 Stunden in der Luft gewesen. Die Flugerprobung soll mit dem dritten Gutachten im ersten Halbjahr 2020 abgeschlossen werden.

GFW-4

Die Bezeichnung „GFW-4“ lässt vermuten, dass es nicht die erste Konstruktion von Dr. Gerhard F. Wagner ist, und es ist auch nicht sein erster OUV-Preis – diesen erhielt er 2011 für die GFW-3. „Seit 2013 beschäftigte ich mich mit meinem neuen Projekt für ein eigenstartfähiges Segelflugzeug in der 120 kg-Klasse. Ziel war es, eigene Ideen im Entwurf, der Konstruktion, der Berechnung und dem Bau zu verwirklichen, damit am Ende ein elektrisch eigenstartfähiges Segelflugzeug mit Antriebsreserve als Heimkehrhilfe und einer Gleitzahl über 32 bei 90 km/h zur Verfügung steht.“ Die Konstruktion basiert auf Baugruppen der GFW-3. Der neue, jetzt aber dreigeteilte Tragflügel hat 13,5 m. Das Profil der GFW-3 hat bei C_{a}/max zwei benachbarte Maxima. In Delft wurde deshalb von Prof. Boermans eine optimierte Profilerseite neu berechnet. Das innovative Highlight ist aber der Antrieb mit einem um den Leitwerksträger umlaufenden Druckpropeller. Dieses Konzept, bereits 1936 an der C-10 der FAG Chemnitz mit einer Benzinmotor-Keilriemenübertragung realisiert, wurde an der GFW-4 mit einem 10 kW Elektro-Außenläufer wesentlich eleganter gelöst, indem der Leitwerksträger einfach durch die Nabe des HPD10 Motors hindurchgeschoben wird. Der Rotor dreht sich gemeinsam mit dem 3-Blatt Faltpropeller um den Leitwerksträger. Einzelkomponenten des E-Antriebes lieferte die Fa. Geiger Engineering aus Österreich. Eine zusätzlich im Bug angebrachte Schleppkupplung ermöglicht aber auch Segelflug ohne Motor.

Bei einem realisierten Leergewicht von 106 kg ist z.Zt. eine Zuladung von max. 118 kg für Pilot und Rückschirm erlaubt. Diese Gewichtsreserve könnte auch für ein Rettungsgerät oder eine zusätzliche Batterie genutzt werden.



6



7



8

6: Die BX-2 „Cherry“ ist eine hundertfach nachgebaute Konstruktion des Schweizer Max Brändli. Diese BX-2 kam aus Österreich zum Treffen.

7: Ein Stern am Eigenbauhimmel – die Toruk D-MUPI ist inklusive Einziehfahrwerk ein kompletter Eigenbau von Peter Rong und erhielt den OUV-Preis 2017

8: Gerhard-Friedrich Wagner vor seiner DOWA 81, die sich jetzt im Deutschen Museum Oberschleißheim befindet. Foto: Deutsches Museum

Mit der GFW-4 hat Dr. Gerhard F. Wagner innovative Ideen umgesetzt und erneut seine Fähigkeiten als Flugzeugkonstrukteur bewiesen. Seinen ersten Entwurf, die DOWA81, hatte er in der damaligen DDR gebaut, um mit seiner fünfköpfigen Familie in den Westen zu fliegen. Die geniale Konstruktion und die Pionierleistung wie diese wohl „kleinste fünfsitzige Zweimot“ entstand, hätte nachträglich noch einen OUV-Preis 1981 verdient. Man darf gespannt sein, mit welchen Ideen und Plänen der inzwischen 78-jährige Flugzeugbauer bei der nächsten OUV-

Wintertagung in Speyer oder dem Sommertreffen 2020 in Hødenhagen aufwarten wird.

Text und Fotos: Ludwig Feuchtnner

Der Artikel aus LuftSport Okt./Nov. 2011 zur Prämierung der GFW-3/ Dr. Gerhard F. Wagner befindet sich auf www.luftsportmagazin.de.

Weitere lesenswerte Informationen unter <https://www.motorradonline.de/klassiker/mz-es-250-2-motoren-fuer-fluchtflugzeug-flucht-aus-der-ddr/>



Ihr Luftfahrtversicherer



Fliegen ist Ihre Leidenschaft, die aber auch mit Risiken verbunden ist. Daher sollten Sie vom Start bis zur Landung nichts dem Zufall überlassen. Als einer der führenden Luftfahrtversicherer wissen wir worauf es ankommt! – Für Privathalter, Flugschulen, Vereine, Piloten und auch für Oldtimer oder Experimentals bieten wir maßgeschneiderte Lösungen.

Wir versichern:

- Ein- und zweimotorige Luftfahrzeuge
- Ultraleichtflugzeuge und Luftsportgeräte
- Segelflugzeuge, Motorsegler und Ballone
- Flugmodelle und UAVs
- Sach- und Haftpflichtversicherungen für Vereine

Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer

Unser Kombiprodukt **Flugzeug-Kasko-SB**

umfasst Kasko-Selbstbeteiligung, Piloten-Unfall und -Rechtsschutz. Diese Versicherung übernimmt oder reduziert im Schadenfall die Selbstbeteiligung. (weitere Informationen siehe QR Code)

Von Piloten
– für Piloten



AXA Bezirksdirektion Detlef Ketter e. K.
Max-Slevogt-Straße 2 – 67434 Neustadt

Tel.: 06321 / 39660 • detlef.ketter@axa.de
www.axa-betreuer.de/Detlef_Ketter



SEGELFLUG OLDTIMER IN TIBENHAM (NORFOLK)

47. Internationale Rally des Vintage Glider Clubs

Schon mal was vom VGC gehört? Nein? Dieser internationale Verein, welcher 1973 in England gegründet wurde, hat es sich auf die Fahnen geschrieben, historische Segelflugzeugmuster am Leben und vor allem in der Luft zu halten.

Inzwischen hat der Vintage Glider Club über 900 Mitglieder weltweit und ist somit nach Aussage des aktuellen Präsidenten Andrew Jarvis der „größte Segelflugverein der Welt“. Etliche nationale Rallyes werden im Laufe des Jahres abgehalten, von Australien bis Schottland, und jedes Jahr so gegen Ende Juli, Anfang August ist es Zeit für die Internationale Rallye. In den letzten Jahren fanden diese zum Beispiel in Dänemark, den Niederlanden, Finnland, Ungarn und Deutschland statt, dieses Jahr ging es wieder einmal ins Ursprungsland des VGC, nach England.

Also hieß es für unsere frisch herausgeputzte Minimoa dieses Jahr früh eine Fähre zu buchen. Am 26. Juli kamen wir abends in Tibenham in Norfolk an.

Die Tatsache einer nötigen Fährpassage und die Brexitunsicherheiten führten dieses Jahr zu einem etwas übersichtlicheren Teilnehmerfeld. Dennoch waren insgesamt knapp 60 Flugzeuge vertreten und etwa 100 Piloten aus acht Ländern. Die Flugzeugflotte konnte sich wieder sehen lassen. Eine wunderbar bunte Schar von Kaiser-Mustern und diversen Slingsby-Typen stand und flog hier neben sehr raren Stücken. So waren zum Beispiel zu bestaunen: der Harbinger Doppelsitzer (eine kanadische Konstruktion, einer von nur zwei gebauten), der einzige noch flugfähige originale Rhönsperber der Welt (Erstflug 1936), der Prototyp des Slingsby T6 Kirby Kite (Baujahr 1936 und somit das älteste flugfähige Segelflugzeug Englands) und natürlich auch wieder die wunderbare Slingsby T13 Petrel. Sie wurde ebenfalls 1936 gebaut. Drei Stück gab es insgesamt, zwei davon existieren und fliegen noch.

Natürlich kann dieser Bericht kein objektiver sein, jeder der Teilnehmer hat sicher seine eigenen persönlichen Highlights zu berichten.

Für unsere Minimoa gab es ein ganz besonderes Klassentreffen. Von den momentan fünf flugfähigen originalen Minimooas weltweit waren hier vier vertreten. So ein Zusammentreffen gab es zuletzt 1976 und davor wahrscheinlich in den 30ern auf der Wasserkuppe. So war es schon ein sehr besonderes

Erlebnis, mit der Minimoa zu fliegen und währenddessen drei weitere Minimooas in der Luft zu sehen. Ein weiteres persönliches Highlight war für mich der Flug im Kirby Kite. So ein feines kleines lustiges Flugzeug! Mit Fahrt- und Höhenmesser nicht gerade üppig instrumentiert, wurde auch auf so unnützes Beiwerk wie Bremsklappen, Rad oder auch Windschutzscheibe verzichtet. Über eine Stunde lang durfte ich mir in diesem Holzkunstwerk den Wind direkt um die Nase wehen lassen. Wenn man so mit knapp 50 km/h durch die Thermik fliegt, ist nicht nur der Aufwind, sondern auch der Gegenwind deutlich zu spüren. Noch eindrücklicher wurde dieses Erlebnis dadurch, dass ich vorher die Restaurierungs-Fotoalben dieses Flugzeuges angesehen hatte. Da haben Vater und Sohn Underwood wirklich tolle Arbeit geleistet.

Ein weiterer persönlicher Glücksmoment war folgender: Während man auf solch einer Rallye doch recht häufig auf eher flach kurbelnde Zeitgenossen trifft, war es mir eine besondere Freude, mit der Minimoa von einer Hütter 17 vorm Absaufen gerettet zu werden. Eng und steil umeinander kreisend haben sich die beiden Flugzeuge aus 200 m noch einmal ins Spiel gebracht. Die Hütter 17 mit ihren 10 Metern Spannweite und einem Rüstgewicht von etwas über 100 kg ist auch ein sehr besonderes Fluggerät. Ein Grunau Baby sieht daneben riesig aus und irgendwie sucht man immer den Menschen mit der Fernbedienung am Boden ...

Ähnliche Glücksgefühle stellten sich ein, als die Minimoa mit dem Rhönsperber in der Thermik kreiste. Zwei so schöne Flugzeuge, und während man eines selber fliegen darf, sitzt im anderen der Ehemann.

Ein beeindruckender Anblick war auch der Formationsflug einer Standard Austria und einer SHK. Diese beiden eleganten Holzflugzeuge mit ihren V-Leitwerken dicht beieinander im warmen Abendsonnenlicht gaben schon ein tolles Bild ab.

Während der Rallye gab es auch immer wieder spezielle Programmpunkte. Natürlich wurde wie immer der internationale Abend gefeiert, wo jede teilnehmende Nation landestypische Spezialitäten anbietet. Einen Fish & Chips Evening gab es ebenso wie die „horse racing night“ (sehr britisch, man muss dabei gewesen sein ...). Und auch ein Oldtimer-Auto-Club stattete uns einen Besuch ab mit seinen schicken Gefährten. Das Wetter war teils doch recht englisch und viel Wind hielt



- 1: Klassentreffen: ein sehr seltenes Bild; Foto: Constanze Bruns
- 2: Der Harbinger Doppelsitzer: unverwechselbares Design
Foto: Constanze Bruns
- 3: Fachsimpeln mit Peter Underwood: ein wandelndes Lexikon mit
über 90 Jahren Lebenserfahrung; Foto: Christian Ückert
- 4: Buntes Grid: Der Kirby Kite Prototyp wartet hinter der Petrel,
während sich die Minimoo von der Seite in die Reihe schummelt
Foto: Christian Ückert
- 5: Unsere Minimoo über England; Foto: Alex Gilles

uns mehrfach vom Starten ab. Dennoch hatten wir einige schöne Flugtage. Im Osten konnte man die Nordsee sehen und der große Flugplatz mit seinen prägnanten drei gekreuzten Bahnen war auch gut zu erkennen. Für den Norfolk Gliding Club in Tibenham war dieses die dritte VGC-Rallye, und wieder hat er sich als ausgezeichnete Gastgeber erwiesen.

Am Abschlussabend wurden wie immer diverse Preise verteilt, für besondere Flugleistungen, besondere Restaurierungen,

besonderen Einsatz, besondere Modelle, besondere Flüge in einem Slingsby-Flugzeug ... Zu viel, um sie hier alle aufzuzählen. Wer sich dieses schöne Treffen einmal selbst ansehen möchte, hat dazu im nächsten Jahr ohne lange Anreise Gelegenheit: Die VGC-Rallye wird dann in Achmer stattfinden. Kommt vorbei und schaut es euch an!

Alle Informationen zum Vintage Glider Club unter www.vintagegliderclub.org

Constanze Bruns, AeC Braunschweig



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

- Anhängerbau
- Anhänger-Service + Renovierung

- Anhänger Reparatur + Instandhaltung
- Bau von Sonderanhängern

Neue Form



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Wartung & Reparaturen an Motoren

- Cockpitgestaltung
- Oberflächenpflege

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



SEGELFLIEGERTAG 2019 FREUDENSTADT



Attraktives Programm empfängt Segelflieger zum 78. Segelfliegertag. Ausrichter FG Freudenstadt freut sich auf zahlreiche Gäste/90 Jahre Vereinsjubiläum werden am Abend mit großer Party gefeiert.

„Der Sonne nah, dem Alltag fern“. Diesen Freudenstädter Werbeslogan aus dem Jahr 1969/70 setzten die Segelflieger im Sommer schon öfters in die Praxis um. Doch auch im Herbst hat die ca. 23.000 Einwohner zählende Kurstadt einiges zu bieten. So freut sich die Fliegergruppe Freudenstadt, am 2. November als Ausrichter des inzwischen 78. Segelfliegertags zahlreiche Luftsportler aus dem Bundesgebiet begrüßen zu dürfen. Mit Kurhaus und Kongresszentrum stehen den Ausstellern optimale Räumlichkeiten zur Verfügung. Die Bundeskommission Segelflug hat mit der Fliegergruppe Freudenstadt ein attraktives Programm vorbereitet. So lohnt es sich, auch weitere Anfahrten in Kauf zu nehmen.

Um 9.30 Uhr wird der Segelfliegertag offiziell eröffnet. Gute Sitzgelegenheiten und eine perfekte Sicht bietet bei den Vorträgen das Kurtheater mit ca. 700 Sitzplätzen. Nach den Grußworten werden die erfolgreichsten Sportlerinnen und Sportler der Saison 2019 geehrt. Ferner stehen Berichte der Segelflugkommission an. Neben spannenden Fachgesprächen und Erinnerungen an die Saison kann man neuste Angebote und Trends der ca. 50 Aussteller (Stand 1. September) in Augenschein nehmen. Ab 13.00 Uhr startet im Kurtheater und im Kongresszentrum ein spannendes Programm. So erwartet die Besucher zum Beispiel die Jonkerstory. Uys Jonker wird über die spannende Entwicklungsgeschichte des südafrikanischen Segelflugherstellers berichten. Eine ebenso faszinierende Geschichte wird das Perlan 2 Projekt mit seinen Höhenweltrekorden werden. Lars Bensch (Deutschland) und Migel Iturmendi (USA) tragen diese vor.

Der Winter 2019/20 steht vor der Tür. Da wird sich mancher Streckenflieger gerne den Vortrag des Belgiers Johan Luyckx zum Thema „Rekorde fliegen in Namibia“ anhören. Über die E-Glide Pavulo und den Sailplane Grand Prix in Gerdanya/Spanien wird Tilo Holighaus berichten. Mit seiner positiven Art wird der neue Grand-Prix-Weltmeister sicherlich begeistern. Wie eine K-8 im eigenen Heim flügge wird, kann Jana Kostritz mit ihrem Vortrag „Der Vogel im Oberstübchen“ dem staunenden Publikum nahebringen. Als besonderer Leckerbissen hat sich Chrigel Maurer als sechsfacher Sieger des Gleitschirm-Abenteurerrennen Red Bull X- Alps angesagt. Der Schweizer war zudem bereits dreimal Weltmeister. Er ist in der Szene mit seinem Übernamen „Chrigel, der Adler von Adelboden“ bekannt. Noch höher hinauf geht es ins All. Hier haben die Freudenstädter mit Volker Schmidt und seinem Vortrag „DLR Mission Management“ eine einheimische Größe zu bieten. Schmidt legte eine gigantische Karriere, beginnend vom Hauptschüler, zum Realschulabschluss, sowie der Lehre zum Feinmechaniker hin. Drei Jahre war er als Facharbeiter tätig. Dann folgte in Aachen ein Studium der Luft- und Raumfahrt. Den Masterabschluss im Ingenieurwesen legte er nebenberuflich in Delft ab. Schmidt ist inzwischen Leiter der Abteilung „Astronautische Leitung, ISS und Exploration“. In seinem Vortrag wird er referieren, was die Forschung uns allen bringt und wohin die Reise geht. Und so ist seine ehemalige Heimat, der kleine Teilort Zwieselberg acht Kilometer von Freudenstadt entfernt, nicht nur Alexander Gerst bekannt, der eine Postkarte vom Zwieselberg als Beweis vor einem Fenster der ISS fotografierte. Manch Streckenflieger dürfte über dem Zwieselberg schon den ein oder anderen statuten Bart gekurbelt haben.

Aufwinde spielen auch im Referat von Ralf Theos eine wichtige Rolle. Theos wird die zahlreichen Möglichkeiten des DWD TopTherm erläutern. Eventuell wird Matthias Schunk über sei-



2



4



3

- 1: Freudenstadt von oben. Rechts am Bildrand das Kurhaus und Kongresszentrum.
- 2: Ülis Segelflugbedarf ist natürlich dabei
- 3: Segelfluggrößen sind auch in Freudenstadt zu erwarten
- 4: Freie Sicht ist im Kurtheater zu erwarten

nen neuen Europarekord berichten. Aufzeigen wird er die Faszination des Wellenstreckenflugs, garniert mit Hangflug. Auch die Technik und das Lizenzwesen bleiben nicht auf der Strecke. So gibt es neuste Infos zum „Sailplane Rulebook“, in dem das Lizenzwesen der EASA ab 2020 aufgeführt wird. Das LBA berichtet, was die ACAM macht. Ebenso wird von Timo Janke die EasyMemory App zum Thema Flugsicherheit vorgestellt. Eventuelle Änderungen im Programm findet man unter www.segelfliegtage-2019.de. Zur großen Party und 90-jähriger Jubiläumsfeier lädt die Fliegergruppe Freudenstadt im Anschluss ein. Mit dem ehemaligen Schlosshotel Waldlust hat man ein einstmals erlesenes Hotel gewählt, das von einem Kulturverein betreut wird (Weg ca. 400 Meter). Der etwas morbide Charme hat in den letzten Jahren Scharen von Models und Spitzenfotografen sowie Filmemacher aus der ganzen Welt angezogen. Die Jubiläumsfeier „Roaring Twenties“ soll eine ungezwungene und fröhliche Party sein, zu der die Band „Jammy“ mit Rock- und Popklassikern einheizen wird. Freudenstadt ist mit der Bahn im Einstundentakt sowohl von

Karlsruhe als auch Stuttgart und Offenburg aus problemlos zu erreichen. Mit dem PKW ebenso gut. Genügend Parkplätze sind in zwei Parkhäusern (eines im Kurhaus) und auf weiteren Stellflächen vorhanden. Nahezu von jedem Standort aus kann man das Kurhaus nach maximal 10 Minuten Fußweg entspannt erreichen. Ebenso sind Stellplätze für Wohnmobile und ein Campingplatz vorhanden. Neben der Bewirtung im Kurhaus und während der Party kann man unter zahlreichen gastronomischen Lokalitäten wählen. Nicht nur für die Damenwelt stehen gute Einkaufsmöglichkeiten bereit. Das alles ist Grund genug, den Segelfliegtage als Anlass zu einem Kurzurlaub im schönen Nordschwarzwald zu nehmen. Eintrittskarten können bereits im Vorfeld unter „Tickets“ auf der Segelfliegtage-Website gekauft werden. Der reguläre Eintritt beträgt 12 Euro, das Kombiticket Segelfliegtage und Party kostet 15 Euro, Jugendliche von 14–18 Jahren oder Schüler und Studenten mit gültigem Ausweis bezahlen 8 Euro. Natürlich können die Eintrittskarten ebenfalls an der Tageskasse erworben werden. Das gilt auch für die anschließende Party.

Lothar Schwark

irlshop

Besuchen Sie unseren online-shop
www.irl-shop.de

Luftfahrtkarten – Avionik – Pflege – Rettungsfallschirme
Boordinstrumente – Lehrbücher – Pilotenbedarf – Geschenkartikel

irlshop Luftfahrtzubehör 86874 Tussenhausen Alois-Rid-Weg 4 +498268-9044804 kontakt@irl-shop.de

NEUES FLUGZEUG – NEUES GLÜCK



- 1: Das deutsche Team bei der Eröffnungsfeier
- 2: Michael Spitzer (links) und Eugen Schaal
- 3: Spitzer trat erstmals mit einem Swift an
- 4: Die Kunstsegler aufgereiht am Start

Vom 18. bis 28. Juli fand im rumänischen Deva die Weltmeisterschaft im Segelkunstflug statt. Gemessen haben sich dabei insgesamt 50 Pilotinnen und Piloten in zwei Klassen, der „advanced“ und der „unlimited“. Dass derzeit besonders der MDM-1 Fox und der Swift S-1 zu den leistungsstarken Kunstflugzeugen gehören ist bekannt. Michael Spitzer vom LSV Sauerland erreichte in den vergangenen Jahren auf den Weltmeisterschaften stets gute Platzierungen – die Plätze über ihm waren meist Piloten mit einem Swift, er war häufig bester Pilot auf dem Fox. Da es mit dem NRW Fox (D-1187) im Frühjahr dieses Jahres zu einem schweren Unfall kam – der Pilotin geht es gottseidank wieder besser! – hieß es für Spitzer, aber auch den Rest der NRW-Kunstflieger, sich nach einer Alternative umzuschauen. Es bot sich ihm die Möglichkeit in eine Haltergemeinschaft einzutreten. So kam es, dass er mit dem Swift D-3735 bei der WM in Rumänien an den Start ging. Sein sechster Flug auf der WM war sein erst 30. Start insgesamt auf diesem Flugzeug, das ihm wohl trotz der Umstände großes Glück bescherte: Er erflieg Bronze in der unlimited class.

Geflogen wurden während der WM insgesamt sechs Programme, in denen jeweils mehrere Kunstflugfiguren hintereinander einer Jury am Boden präsentiert werden. Spitzers Teamkollege Eugen Schaal aus Paderborn sicherte sich sogar dreimal eine Silbermedaille für die Einzeldisziplinen, weshalb er auch am Ende der WM Vizemeister wurde. Insgesamt fünf deutsche Piloten flogen in der unlimited class mit, von denen sich alle, zum ersten Mal auf einer WM, unter den top ten platzierten. Diese herausragenden Einzelleistungen spiegeln sich dann natürlich auch in der Mannschaftswertung wieder: Das deutsche Team holt Gold in der unlimited! Möglicherweise ist das unter anderem auch auf die gute Stimmung im Team zurückzuführen, galt es doch den Titel als bestes Team des vergangenen Jahres zu verteidigen. Dazu hat sicher auch Teamchefin und „Muddi“ Franziska Kaiser beigetragen. Sie zeigt über Jahre hinweg schon enormen Einsatz für das deutsche Segelkunstflugteam, hat sie sich doch im Jahr 2016 entschieden, nicht als Richterin auf der WM in Ungarn

anzutreten und lieber Teamchefin zu werden. Was das deutsche Team darüber hinaus auszeichnet: Der Zusammenhalt untereinander. Das wird wohl auch darin deutlich, dass sie das einzige Team sind, das gemeinsam am Flugplatz camp. Ihr Motto: „Zwei Mannschaften, ein Team!“

Diese Atmosphäre führte auch zu sehr guten Leistungen in der advanced. Dort holte das deutsche Team die Bronzemedaille. Holger Geusen vom LSV Altena-Hegenscheid erflieg den 16. Rang mit einer SZD 59.

Was die Organisation der WM in Deva angeht, waren die Kunstflieger enorm begeistert. „Die Rumänen haben mal gezeigt, was Organisation heißt. Eine riesige Mannschaft an Helfern am Start, eine neu gebaute Halle, so dass alle Flugzeuge komfortabel eingehallt werden konnten und wir nicht abrüsten mussten. Auch im Camp haben sie sich riesige Mühe gegeben: Wir hatten nicht nur eine super Stromversorgung, uns wurde auch noch fließend Wasser ins Camp gelegt – das Team war einfach unfassbar aufmerksam. Das sieht man wirklich nicht überall“, schwärmt Michael nach seiner Ankunft. Die Eröffnungsfeier wurde in der Innenstadt ausgetragen, die Abschlussfeier war geprägt von Airshow-Feeling. Bei der Siegerehrung war sogar das Fernsehen anwesend und es waren eigens Zuschauerplätze aufgebaut.

Wir wünschen dem deutschen Team viel Erfolg auch im kommenden Jahr auf der WM und eine grandiose Titelverteidigung! Darüber hinaus hoffen wir, dass alle Piloten, die sich im Kunstflug weiterschulen möchten, die entsprechenden Trainingsmöglichkeiten finden – Förderflugzeuge sind dabei eine großartige Unterstützung.

Die Vorbereitung lief neben verschiedenen Trainings in diesem Jahr ganz besonders ab: Michael trainierte in Ziegenhain; als er in Deva den Swift aus dem Anhänger zog, entdeckte er ein Bild von seinen Trainingspartnern, auf dem alle ihre guten Wünsche festgehalten hatten. Auch Holgers Flieger erfuhr besondere Zuneigung: Seine Schwester Nora tapte ihm eine Knoblauchzehe um den Steuerknüppel – schließlich machte man sich ja auf in das Dracula-Land Rumänien ...

Text: Michael Spitzer, Marie Kneer

Fotos: Michael Spitzer

Eine Frage der Wahrnehmung

Liegt das Geld auf der Straße oder das Glück dieser Erde auf dem Rücken der Pferde? Hat das Handwerk goldenen Boden oder ist die Freiheit über den Wolken wirklich grenzenlos?

Wo liegt die Wahrheit?

Vermutlich gibt es die eine Wahrheit nicht und sie ist auch nicht von entscheidender Bedeutung. So vielfältig wie die Menschen, so vielfältig sind auch die Blickwinkel, aus denen Lebenssituationen und Erlebnisse betrachtet werden.

Nehmen wir nun „unseren“ Blickwinkel, nämlich den des Luftsportlers. Da ist es vollkommen unerheblich, ob wir aus einem vollkommen funktionstüchtigen Flugzeug springen, ob wir unser Fluggerät mit Bodenhaftung im Auge behalten, ob wir uns von den Elementen im Gleitflug tragen lassen oder ihnen aerostatisch Höhe und Strecke abtrotzen. In jedem Fall verschaffen wir uns unvergessliche Erlebnisse, die geeignet sind, uns zu begeistern, zu überraschen, uns mit Befriedigung und nicht zuletzt mit Schönheit zu erfüllen.

Wer kann keine Geschichten von Erlebnissen erzählen, die berauschend waren, anstrengend, knifflig oder einfach nur wunderschön? Immer wieder stellen wir uns erwarteten oder unerwarteten Herausforderungen und spüren das Leben so intensiv, dass es Geist und Körper erfüllt.

Ich spreche hier nicht von waghalsigen Unterfangen oder draufgängerischen Experimenten. Das sind Dinge, die in der Luftfahrt ganz sicher keinen Platz haben ...

Don't be a show-off.

Never be too proud to turn back.

There are old pilots and bold pilots, but no old, bold pilots.

(E. Hamilton Lee, 1949)

... vielmehr spreche ich von unseren Möglichkeiten als Luftsportler, Piloten und „Bastler“ und davon, dass wir uns Träume erfüllen.

Der Trick am Glück ist doch, dass wir es wahrnehmen und zulassen, sonst ist es objektiv da, aber subjektiv haben wir gar nichts davon. Das ist dann, wie mit einer Tüte über dem Kopf ins Kino zu gehen ... wir waren in einem tollen Film, haben aber leider nichts davon mitbekommen. Wie blöd wäre das denn?

So, warum erzähle ich euch das?



Weil ich mir wünsche, dass wir in jedem Augenblick, in dem wir

- unserem Luftsport nachgehen
- oder vielleicht auch
- in winterlicher Fleißarbeit die alte Saison technisch aufbereiten und die neue Saison technisch vorbereiten, während der Zeiten, in denen wir
- die Kameradinnen und Kameraden fortbilden oder uns selbst schulen (lassen) oder auch
- ein Ehrenamt erfüllen um uns allen unsere Leidenschaft Luftsport zu ermöglichen

wahrnehmen, was es bedeutet, füreinander einzustehen. Einander im Team den Boden zu bereiten um jedem sein eigenes Stück vom Glück zu ermöglichen.

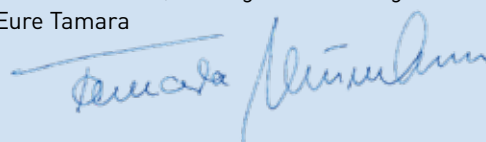
DAS kann der Luftsport und verleiht ihm das Prädikat „BESONDERS WERTVOLL“

In Zeiten, in denen der Luftsport immer stärker in den europäischen Fokus genommen wird, die technischen Erfordernisse zunehmend komplexer werden und Luftrecht längst über die nationalen Grenzen hinausgewachsen ist, müssen wir alle einem neuen, einem zunehmend professionellen Anspruch gerecht werden. Auch das Ehrenamt bringt in vielerlei Hinsicht immer mehr Verantwortung mit.

Gerade jetzt, unter diesen sich ändernden Bedingungen, ist es umso wichtiger, den Geist unserer gemeinsamen Leidenschaft Luftsport zu bewahren, weiter für unsere Werte wie Teamgeist, Verantwortung, Fürsorge und Respekt einzustehen und sie jungen Luftsportlerinnen und Luftsportlern zu vermitteln.

In diesem Sinne, bleibt glücklich und genießt es!

Eure Tamara



INHALT

VERBAND

EDITORIAL	19
TERMINE	20
NRW AKTIV	44
EURE ANSPRECHPARTNER	46
IMPRESSUM NRW	46
LUFTSPORTTAG	32
TREFFEN DER PRESSESPRECHER	34

60 JAHRE FLUGPLATZ BORGHORST LOBBYARBEIT

35
36

SEGELFLUG

D-KADER IN PUI	21
WORKSHOP	22
SEGELFLUGFORUM	23
TICKET ZUR DM 2020	25

MODELLFLUG

50. EIFELPOKAL	26
WM HUBSCHRAUBERKUNSTFLUG	27

JUGEND

10. AIRLEBNIS	27
JVF, LSJ-TAG, SG38-FLIEGEN	29

FALLSCHIRMSPORT

KADER IM TRAININGSLAGER	38
WOM 19	40
FORMATIONSSPRUNG MIT LSB-VP	41

UL/MOTORFLUG

FLY-IN	43
SOMMERTOUR	43

TERMINE 2019

Termin	Veranstaltung	Ort
VERBAND		
16.11.19	Treffen der Vereinspressesprecher	Duisburg
24.11.19	Luftsporttag NRW und Verbandstag	Kamen

Termin	Veranstaltung	Ort	Preis
TECHNISCHE LEHRGÄNGE			
26.10.19	FB-19/24 Fortbildung (FB)	Aachen	30 €
02.11.19	FRF-19/13 Fallschirmpacker-Fortbildung	Altena	85 €
9.-10.11.19	GM-19/14 Grundmodul (GM)	Wipperfürth	50 €
16.-17.11.19	GM-19/15 Grundmodul (GM)	Goch	50 €
16.-17.11.19	GM-19/16 Grundmodul	Blomberg	50 €
23.11.19	FB-19/17 Fortbildung	Brilon	30 €
7.12.19	PartM-19/18 Informationsmodul		30 €
4.1./11.1.20	Z2-20/01 Zellenwart FVK (Z2)		270 €
11.-12.1./18.-19.1./25.-26.1.20	WL-20/02 Werkstattleiter (WL1)		370 €
8.-9.2./15.-16.2.20	Z1-20/03 Zellenwart (Z1) Holz- und Gemischtbauweise		270 €
20.-23.2.20	FR-20/04 Grundmodul (GM)		50 €
7.-8.3./14.-15.3./21.-22.3.20	FR-20/05 Fallschirmpacker (FR)	Greven	350 €

Termin	Veranstaltung	Ort
LUFTSPORTJUGEND www.lsj.de		
7.12.19	Wintertreffen der Jugendleiter NRW	Dortmund
19.-21.6.20	SG38-Fliegen	Wasserkuppe

Termin	Veranstaltung	Ort	Kontakt
FALLSCHIRMSPORT Kontakt: Vorsitzender der Fallschirmsportkommission Gerhard Währisch, E-Mail: gw@wfnetz.de			
4.7. bis 7.7.19	DM Zielspringen	Varelbusch	
19.7. bis 21.7.19	WM Zielspringen	Peiting	
14.8. bis 18.8.19	DM Canopy Piloting	Klatovy, Tschechien	
15.8. bis 18.8.19	DM Wingsuit	Marl	www.fallschirmsport-marl.de
17.8. bis 20.8.19	World Cup Canopy Formation	Strejnic, Rumänien	
27.8. bis 31.8.19	DM FS, VFS, AE, CP, WS-Acrobatic	Kassel	
6.9. bis 8.9.19	Deutschland-Cup	Uslar	www.d-cup-ziel.de
7.10. bis 12.10.19	World Cup FS, AE	Eloy / Arizona, USA	
20.11. bis 24.11.19	World Cup Canopy Piloting	Pretoria, Südafrika	

Termin	Veranstaltung	Ort
SEGELFLUG		
10.-12.1.20	B-Trainer-Lehrgang	Segelflugschule Oerlinghausen
9.2.20	Segelflugforum	St. Augustin
21.3.-4.4.20	D-Kader Trainingslager	Puimisson



D-KADER TRAININGSLAGER IN PUIMOISSON 2019



Sebastian Heßner, Benjamin Krug, Sven Inselberger, Nora Geusen, Kevin Lippold, Francois Ferenschütz, Sonja Meißner, Lukas Pirig, Thorben Langner, Frank Beckmann, Torben Raatz, Frederic Hanisch, Oliver Knischewski, Sylvia Schuster, Tobias Bieniek, Jan-Eric Krüger, Vorne: Michael Breitbach, Hendrik Löser
nicht auf dem Bild: Hubertus Huttel, Rainer Schmadel, Reinhold Sängner

Über die letzte März- und erste Aprilwoche ging es für die Piloten des D-Kaders mit ihren Trainern Sebastian Heßner, Hubertus Huttel, Michael Breitbach, Frank Beckmann, Rainer Schmadel, Reinhold Sängner und Francois Ferenschütz ins Trainingslager nach Puimisson.

Nach ca. 1200 km Anfahrt fing es nach einem Ruhetag gleich am ersten Morgen des Trainings mit einem ersten Eingewöhnungsstart in den Parours der südfranzösischen Alpen um Puimisson an. Die Gebirgsflugneulinge wurden zunächst im Doppelsitzer in das Gelände eingewiesen. Am zweiten Tag wurden die am Vortag gesammelten Eindrücke noch einmal im Doppelsitzer oder in kleinen Gruppen vertieft.

In den darauffolgenden Tagen konnten wir in kleineren Gruppen von 3–4 Flugzeugen mit jeweils einem Trainer das breite Spektrum des Wetterraums rund um Pui nach und nach immer besser kennenlernen bzw. neue Strecken ausprobieren und unsere Geländekenntnis erweitern. Nach einem Schlecht-

Termine 2020

10.-12.1.20

**B-Trainer Lehrgang,
Segelflugschule Oerlinghausen**

21.3.–4.4.20

**D-Kader Trainingslager
in Puimisson**

wettertag in der ersten Woche zeigten sich die Alpen immer mehr von ihrer eindrucksvollen und abwechslungsreichen Seite, so waren ausgedehnte Hangflüge, Thermikflüge mit Basishöhen jenseits der 4.000 Meter und zwischendurch sogar Flüge bis in den Bereich des Mont Blanc möglich.

Die zwei Wochen Trainingslager mit dem D-Kader NRW waren für alle Beteiligten ein super Einstieg in die neue Saison. So war es uns möglich, Flüge über 500 km zu fliegen und unseren Horizont in diesem Gelände zu erweitern. Für diejenigen Piloten, die zum ersten Mal in den südfranzösischen Alpen gewesen sind, war es ein toller Einstieg in die Alpenfliegerei. Das Fliegen in kleinen Infoteams und das Setzen von immer neuen Aufgaben war eine hervorragende Vorbereitung für die Wettbewerbssaison 2019. Zur Mitte der zweiten Trainingswoche schwächte sich die Wettersituation merklich ab, sodass man sich nun den von den Trainees vorbereiteten Referaten widmen konnte. So konnten wir die praktischen Erfahrungen in den theoretischen Hintergrund einbetten.

Wir können auf zwei tolle Wochen Trainingslager zurückblicken und möchten uns bei allen Organisatoren, Trainern und Unterstützern (SEKO NRW, Förderverein Leistungssegelflug NRW, Team Pui) herzlich bedanken!

Also Pui, wir sehen uns bestimmt bald wieder!

Text: Hendrik Löser; Foto: Sebastian Heßner

PROFI-SEGELFLIEGER BEREITEN SICH VOR

Jährlicher Workshop jugendlicher Wettbewerbspiloten
am Segelflug-Landesleistungstützpunkt Dinslaken/Schwarze Heide



Teilnehmer am Workshop
von links: Leon Bohnenkamp, Miro Börgerhausen,
Lukas Brune, Hendrik Löser,
Sigi Baumgartl, Nils Heck,
Peter Greiber, Nikolas
Kierdorf

Die Teilnehmer kamen aus dem Kreis des D-Kaders des Aero-club NRW. Das Treffen fand am 3. März 2019 von 10 bis 18 Uhr statt. Wie in den Vorjahren waren es Teilnehmer bei Qualifikationsmeisterschaften und Deutschen Meisterschaften der Junioren, aber auch Piloten, die das Wettbewerbsfliegen vor sich haben. Das Spektrum der Themen reichte von der Wettbewerbsvorbereitung über die facettenreiche Technik des Streckensegelfluges bis zur Nachbereitung von Wettbewerben.

Die bei der Einladung mitgeteilten Themen waren ähnlich wie in den Vorjahren und wurden durch neue Themen ergänzt (siehe Kasten). Insbesondere wurde auf die Flugsicherheit eingegangen und ebenso die Luftverkehrsgesetze im Rahmen von Wettbewerben berücksichtigt.

Die Lerninhalte wurden sowohl in Form eines Workshops als auch durch Vorträge vermittelt. Das Spektrum der Kenntnisse der segelflugsportlich orientierten Teilnehmer reichte vom Einsteiger mit 18 Jahren bis zum schon Erfahrenen mit 25 Jahren. Infolge dieser Unterschiede in Erfahrung und Wissen wurde einerseits die Neugierde beflügelt und man war andererseits angeregt, Erklärungen abzugeben bzw. zu diskutieren. Somit ergänzten sich „Jung und Alt“ bzw. „Anfänger und Profis“ gut. Am Ende einer Workshop-Einheit versuchte man, sich auf ein Ergebnis zu einigen, das dann in das mentale Training eingehen und somit in den verschiedenen Situationen der Flugpraxis abrufbar bzw. anwendbar werden sollte.

Aber dieser Prozess ist in den meisten Fällen nur schwer in Gang zu bringen. Denn aus der neueren Lehre zu Entscheidungen ist bekannt, dass 80 % der laufend stattfindenden Entscheidungen eines Menschen aus dem Unterbewussten, also emotional, gelenkt sind. Somit bleiben nur 20 % Entscheidungen übrig, die der Mensch bewusst steuern kann. Also nur jede fünfte Entscheidung ist bewusst. Alle anderen Entscheidungen werden durch kognitive Eigenschaften gesteuert und somit emotional ausgeführt. So gesehen steht der Einfluss des Erlernten dem nicht bewussten Einfluss der kognitiven Eigenschaften eines Pi-

loten gegenüber. Die kognitiven Eigenschaften können auch als Talent für eine bestimmte Disziplin angesehen werden.

Will ein Pilot seine segelflugsportliche Leistung verbessern, dann kann er mit Hilfe der erlernten Techniken in Verbindung mit mentalem Training bis zu 20 % seiner Entscheidungen ändern. Diese sind logischer und heuristischer Natur. Die übrigen 80 % der Entscheidungen werden durch die Veranlagung bestimmt.

Die Teilnehmer konnten im Vorfeld einen Fragebogen zur Selbstbeurteilung ausfüllen, wie es sich auf Bundesebene beim C-Kader bewährt hat. Mit diesem vom Trainer entgegengenommenen Fragebogen konnte einerseits eine Gewichtung der Workshop-Themen vorgenommen werden und andererseits ein persönliches Gespräch mit dem Piloten stattfinden.

Die Techniken zum mentalen Training werden beim Leistungsegelflug in den letzten Jahren zunehmend gelehrt. Sie spielen in der allgemeinen Lehre des Sports eine wichtige Rolle. Mit ihnen sollen nicht nur bessere sportliche Ergebnisse erzielt werden, sondern sie sind auch helfend beim Abbau von Stress und bei der Flugsicherheit.

Ziele eines mentalen Trainings für den Segelflug sind beispielsweise:

- eine perfekte Flugvorbereitung im Kopf
 - Vermeidung von Blockaden im Flug
 - Abrufen des eigenen Talentpotenzials unter allen Umständen und Rahmenbedingungen durch optimale Selbstregulation
 - Stabilisierung und Optimierung der persönlichen Leistung
- Checklisten, die laufend während des Fluges aufgerufen werden, finden Anwendung. Abläufe bei verschiedenen Flugsituationen werden so abrufbar gespeichert, wie beispielsweise eine bevorstehende Außenlandung, das Anfliegen eines Pulks oder der Übergang von Wolkenthermik zu Blauthermik.

Teamflug ist ein essentielles Thema für den Streckensegelflug in allen Stadien. Dazu gehören Anfänger nach der PPL-Prüfung ebenso wie wettbewerbsmäßiges Fliegen aller Art. Teamfliegen und Fliegen im Doppelsitzer erschließt den meisten Segelflie-

gern neue Dimensionen, insbesondere bei den Piloten, die einen gewissen „Respekt“ vor dem Streckensegelflug haben. Dazu gehören nach Umfragen immerhin 30 bis 70 %, abhängig von den Kriterien, die dabei angelegt werden.

In den meisten Fällen wird Teamflug ohne Absprache von Regeln bzw. einer Phraseologie, wie in der kommerziellen Luftfahrt üblich, betrieben. Das führt zu Missverständnissen und wenig Effektivität. Aus diesem Grund wurden „Vereinbarungen zum Teamflug“ in das mentale Training einbezogen. Dazu gibt es seit einigen Jahren eine schriftliche Vorlage, die von den Teampartnern besprochen und vereinbart wird.

Am Anfang des Workshops wurden die D-Kader-Mitglieder gefragt, welche Absichten sie mit ihrer Teilnahme verfolgen. Einige Antworten waren:

- Um meine Erfahrungen mit anderen zu teilen und von ihnen zu lernen und damit besser zu fliegen.
- Aus Interesse mich mit anderen zu vergleichen.
- Ich möchte für erste Wettbewerbe vorbereitet sein.
- Ich mag Herausforderungen und möchte mich segelflugsportlich mit anderen vergleichen.
- Weil ich bisher bei jedem Workshop für mich etwas mitgenommen habe.

Am Schluss hat jeder Teilnehmer seine Meinung zu dem achtstündigen Treffen, eingeteilt in „gefällt und gefällt nicht“, schriftlich festgehalten und der Runde mitgeteilt. Man kam zu dem Ergebnis den jährlichen Workshop fortzusetzen.

Stichworte zum Workshop- bzw. Seminarinhalt: Nachlese von Wettbewerben mit den daraus gewonnenen Erkenntnissen; Umsetzung Erfahrungen für weitere Wettbewerbe; Erwartungen bei einem Wettbewerb; verschiedene Checklisten zur Vorbereitung, zum Tagesablauf, vor-, während- und nach dem Flug; Wettbewerbsordnung (WBO); Anti-Doping; Flugtaktik unter Berücksichtigung der Bewertung nach Punkten der WBO; Entscheidungen als Segelflieger; Fragen zu Chance und Risiko; Teamflug; Umgang mit Navigationscomputern; Flugsicherheit und Luftverkehrsgesetze; Wettbewerbstaktik, z. B. AAT-Aufgabe; Optimierung der Reisegeschwindigkeit; Endanflüge auf der Strecke und zum Ziel; Selbstmanagement, Stressvermeidung, mentales Training; Verhalten bei Fehlern; Fragebogen zur Selbstanalyse.

Text und Bild: Sigi Baumgartl,
Landes-Trainer in NRW, Vorsitzender der Seko und
Mitglied des Präsidiums des Aeroclubs NRW

DAS SEGELFLUGFORUM NRW 2019 FAND WIEDER IN DINSLAKEN STATT



Teilnehmer in der großzügigen Aula des Otto-Hahn-Gymnasium in Dinslaken

Wie in den vergangenen Jahren kamen die vielen am Streckensegelflugsport Interessierten zum Forum der Segelflugkommission des Aeroclub NRW. Die meisten Teilnehmer stammten aus NRW, aber auch Sportsfreunde aus anderen Bundesländern und dem angrenzenden Ausland waren anwesend. Neben Vorträgen und Diskussionen gab es viele Treffen zwischen Teilnehmern in den dafür vorgesehenen Pausen.

Veranstalter des inzwischen traditionellen Forums am Beginn der Flugsaison, dem 23. 2. 2019, war ein Team der Segelflugkommission des Aeroclub NRW, Dr. Rainer Kurzawa und Dr. Hermann Leucker. Für die technische Organisation vor Ort und das abwechslungsreiche Catering trugen die Vereine der Flugsportgemeinschaft (FSG) Schwarze Heide, insbesondere der LSV Dinslaken und die FSV Oberhausen/Duisburg die Ver-

antwortung. NRW-Präsident Stefan Klett vermittelte bei seiner Begrüßung Neues aus dem Landesverband und war später unter den Zuhörern. Ein für diese Jahreszeit ungewöhnlich gutes Segelflugwetter machte die Teilnahme nicht ganz leicht. Das diesjährige Segelflugforum bot wieder ein praxisnahes und weit gefächertes Programm des Segelflugsportes mit Themen zum Spitzensport, zum Breitensport und zu dem noch „passiven“ Anteil von Streckenflug-Piloten, die in derselben Reihenfolge rund 2 %, 25 % und 75% der aktiven Mitglieder im Aeroclub NRW ausmachen. Die Entstehung und Fortführung des Segelflugforums ist Ausdruck für die im Segelflugsport innewohnende Energie und zeigt den Enthusiasmus auf der Basis ehrenamtlicher Aktivitäten.

Frank Patt vom LSC Dümpel begann mit einem frischen und geradezu professionell mit Bildern und Videos animierten Vortrag zum Thema „Euroglide 2018 – Motorlauf neu bewerten“.



Er beschrieb die sieben Flüge über mehrere Länder Europas mit einer Gesamtstrecke von 2.400 km und vermittelte dabei überzeugend, welche neuen Möglichkeiten in dieser Art des Wettbewerbs stecken, die den wettbewerbsorientierten Streckensegelflug bereichern würden. Einer seiner Slogans dabei war: Der Motoreinsatz beendet nicht den Streckenflug, sondern er kann sinnvoll und taktisch eingesetzt werden, um das Segelflugerlebnis zu optimieren.

„Paris ist eine Reise wert“, so betitelte Hermann Leucker aus Leverkusen seinen Beitrag und erläuterte mit Bildern die dichte und komplizierte Luftraumstruktur von Deutschland nach Paris. Dennoch, so konnte er mit seinen Flügen zeigen, lassen sich Segelflugstrecken finden, die seinen Vortragstitel wahr werden lassen. Der Beitrag gab Anregungen und Hinweise, wie das Gebiet westlich der Eifel besser als bisher für Streckensegelflüge zugänglich werden kann.

Die neue Indexliste für die Leistungsbeurteilung von Segelflugzeugen, ein heißes und die allermeisten von uns betreffendes Thema, behandelte Kai Rhode-Brandenburger aus Braunschweig in seinem Vortrag. Mit ihm konnte das Forum-Team keinen besseren Experten gewinnen, weil der Vortragende im Auftrag des DAeC die Indexliste gerade neu erstellt bzw. berechnet hat. Die Zuhörer erhielten einen Einblick, welche Parameter der Flugzeuge, welche Wettermodelle und welche Rechenverfahren zur Findung des Indexwertes geführt haben. Hieraus und aus der anschließenden Diskussion ging hervor, dass es den idealen Index, der von allen Seiten betrachtet anerkannt wird, nicht gibt. Aber mit der Indexliste können Segelflugzeuge verschiedener Leistungen für die Bewertung der sportlichen Leistung eines Piloten herangezogen werden. Damit wird die heute machbare Chancengleichheit erreicht. Ohne Index wären die allermeisten Segelflugzeuge nicht mehr wettbewerbsfähig.

Mit dem DAeC-Bundestrainer für den Segelflugsport, Wolli Beyer aus Oerlinghausen, konnte ein Schwergewicht zum Thema „Neue Erkenntnisse zum Segelflugtraining“ gewonnen werden. Seit seiner Berufung vor vier Jahren erfahren die Mitglieder des Bundeskaders mehr und mehr, welchen Einfluss die Psyche und das mentale Training auf die Leistung eines

Sportlers hat. Wolli hat sich, vielleicht angetrieben durch seine medizinische Ausbildung, dieser Aufgabe angenommen. Und so war nicht überraschend, dass die Zuhörer in ein für den Segelflugsport nicht alltägliches Training eingeführt wurden. Gleich am Anfang sahen sie sich Begriffen wie „smarte Ziele“ gegenüber, die definiert werden als „kognitive Repräsentationen erwünschter Zustände verbunden mit fester Handlungsabsicht (im Gegensatz zu Wünschen)“. Der Zuhörer wurde mit dieser Definition nicht alleingelassen, denn es folgten weitere Ausführungen, die zum Nachdenken anregen.

„Mit dem Quintus einmal Langeoog und zurück“ flog Kai Brüning aus Leverkusen und beschrieb seinen außergewöhnlichen und erlebnisreichen Flug vor den staunenden Zuhörern. Flüge wie dieser sind erlebnis- und nicht punkteorientiert. Sie führen dorthin, wohin andere nicht fliegen. Sie erschließen für uns neue segelfliegerische Möglichkeiten, was Kai mit Worten und Bildern eindrucksvoll und nachahmenswert vermittelte. Wir hier in NRW brauchen für derartige Flüge nicht an die Grenze Europas oder in ferne Länder zu reisen. Der Startplatz liegt vor unserer Tür, wie es auch schon Hermann Rosing aus Borken zeigte.

„Macht Wettbewerbe sicherer“, so schrieb Phillip Keller in Segelfliegen-Magazin 6/2018. Gemeint sind zentrale Wettbewerbe. Für Sigi Baumgartl aus Dinslaken ist dies seit vielen Jahren ein Thema und er ist mit seinen Möglichkeiten, auch als Mitglied der Segelflugkommission NRW, in diesem Sinne eifrig unterwegs. In seinem Beitrag stellte er Recherchen zur Sicherheit im Wettbewerbsflug vor. Aus diesen geht hervor, dass das Risiko, bei einem Wettbewerbsflug zu Tode zu kommen, 15-mal größer ist als im übrigen Segelflug. Er meint, das darf nicht sein, zumal bei Wettbewerbsflügen Könnern und gut Geübte fliegen und im übrigen Segelflug Schüler, Anfänger und Ungeübte miterfasst sind. Auch das Fliegen im Wettbewerb unterliegt den üblichen Regeln zur Sicherheit und der Luftverkehrsgesetze. Wettbewerbe nach DAeC-Regeln sollen so sicher werden, dass sie mehr als bisher von der Basis und dem Breitensport wahrgenommen und anerkannt werden und die Athleten unverseht bleiben. Piloten, deren fliegerisches Können überdurchschnittlich ist, müssen bei Einhaltung der Regeln sicherer als der Durchschnitt aller Piloten fliegen. Daher haben Segelflug-Wettbewerbe das Potenzial, Vorbild für Sicherheit im Segelflugsport zu werden. In seinem Vortrag wurden drei Kategorien als Ursache für die allermeisten Unfälle aufgezeigt und Wege genannt, wie diese durch das Regelwerk, die Segelflugwettbewerbsordnung, schnell ausgeschlossen werden könnten, wenn dazu die Organisationsstruktur des DAeC bessere Voraussetzungen zur Sicherheit liefern würde.

Leider gar nicht zuhören konnten die für das Catering zuständigen Birgit Henning-Friebe vom FSV Oberhausen/Duisburg und Brigitte Brüning vom LSV Dinslaken. Ebenso erging es Michael Herbrecht, Norbert Dahlhaus, Luke Stratmann und Ilker Apinar vom LSV Dinslaken, die sich für die Technik und den Einlass engagierten. Ihnen sei unser Dank!

Das nächste Segelflugforum NRW findet am 9. Februar 2020 in Sankt Augustin-Hangelar statt und wird von Günter Forneck vor Ort betreut. Dazu nimmt die Segelflugkommission NRW Vorschläge zu Beiträgen gern entgegen.

Kontakt: Baumgartl@aeroclub-nrw.de

Text und Fotos: Sigi Baumgartl

JUGENDLICHE SEGELFLIEGER ERLIEGEN SICH DAS TICKET ZUR DM 2020



Vom 1. bis 8. Juni fand auf dem Flugplatz im lippischen Oerlinghausen eine Qualifikation der U-25 Jugend zur Deutschen Meisterschaft der Segelflieger statt. Aufgrund der Wetterlage, die thermisch anspruchsvoll und von Gewitterwarnungen geprägt war, konnten im „Teuto-Race 2019“ insgesamt drei Wertungstage geflogen werden.

Am Start fanden sich zwei junge Frauen und 28 männliche Teilnehmer ein, die in Luftsportvereinen im ganzen Bundesgebiet ihrem Sport nachgehen. Zwei unterschiedliche Flugzeugklassen wurden gewertet, 11 Maschinen in der Standard- und 19 in der Clubklasse. Weil sich diese Klassen in der Leistungsfähigkeit der Flugzeuge unterscheiden, wurden den Standardklassefliegern etwas anspruchsvollere Aufgaben gestellt als den leistungsschwächeren Maschinen der Clubklasse.

Das Wetter verlangte von den Teilnehmern/innen geschicktes Taktieren, um die gesteckten Aufgaben zu erfüllen und möglichst am Ende jedes Wertungstages sicher nach Oerlinghausen zurückkehren zu können. Das gelang nicht immer. So mussten am 2. Juni insgesamt acht Segelflieger wegen schwindender Aufwinde eine sichere Außenlandung auf demselben Acker bei Bad Driburg hinlegen, um sich und ihre Flugzeuge dort von Helfern abholen zu lassen. Insgesamt war die Quote der Außenlandungen während des Wettbewerbs recht hoch, ein Procedere, das Segelflieger während der Ausbildung immer wieder üben und das einer generellen Erlaubnis unterliegt.

Nach spannenden Flugtagen standen am Samstag, 8. Juni, die Sieger beider Klassen fest, die sich damit ihre Teilnahme an den Deutschen Meisterschaften im Segelflug sichern konnten. Zur Abschlussfeier fanden sich alle Teilnehmer/innen im Clubheim „Alpha-Lima“ auf dem Flugplatz des Luftsportzentrums Oerlinghausen ein. Die jungen Segelflieger/innen bedankten sich bei den Organisatoren des Wettbewerbs mit kleinen, persönlich ausgesuchten Aufmerksamkeiten und betonten die besondere Atmosphäre und Kameradschaft untereinander.

Stefan Klett, erst kürzlich zum Präsidenten des Deutschen Aeroclubs (DAeC) ernannt, ließ es sich nicht nehmen, die Siegerehrung persönlich vorzunehmen. Weiterhin dabei war Wolli Beyer, Trainer der Segelflug-Nationalmannschaft, der gemeinsam mit Stephan Olessak, Leiter der Segelflugschule Oerlinghausen,

1: v.l.: Rolf Tiemeyer, Geschäftsführer der Flugplatzgemeinschaft Oerlinghausen e. V.; Jannes Luca Stahf, 3. der Standardklasse, FCC Berlin; Sebastian Kellringer, 2. der Standardklasse, FLC Schwandorf; Sascha Dey, 1. der Standardklasse, FC Bronkow; Peter Greiber, 1. der Clubklasse, DAeC e. V. Abt. Segelflug Wolfsaap; Stefan Klett, Präsident DAeC; vorne in der Mitte Francois Ferenschütz, 2. der Clubklasse, SV Bielefeld; Leon Bohnenkamp, 3. der Clubklasse, Herforder Verein für Luftfahrt; Wolli Beyer, Bundestrainer des DAeC; Stephan Olessak, Schulleiter der Segelflugschule Oerlinghausen mit Sohn Nico

2: Leon Bohnenkamp mit der LS-4a

den Wettbewerb mitorganisiert hat. Auch Rolf Tiemeyer, Geschäftsführer der Flugplatzgemeinschaft Oerlinghausen, freute sich über die perfekte Organisation des wichtigen Ereignisses auf dem größten Segelflugplatz Europas.

Leon Bohnenkamp, 17-jähriger Segelflieger im Herforder Verein für Luftfahrt (HVfL), der erst seine zweite komplette Saison nach dem Erwerb des Pilotenscheins fliegt, landete im Wettbewerb auf dem dritten Platz in der Clubklasse auf einer LS-4 seines Vereins und somit auf dem Siegereppchen. Er wird wie die übrigen Platzierten im kommenden Jahr an den Deutschen Meisterschaften teilnehmen. Für die Vereine der Flugplatzgemeinschaft Oerlinghausen waren neben Leon Bohnenkamp auch Lukas Brune für den FSV Steinhagen und Ben Geertz vom HVfL dabei.

Der Abend der Siegerehrung wurde lang und fröhlich. Bei Leckereien vom Grill, gemeinsamem Essen und Austausch der Erlebnisse feierten die Jugendlichen mit den Organisatoren und Helfern bis spät in die Nacht, bevor die besonders von weither angereisten Flieger/innen am Sonntag die Heimreise antraten.

Text: H.-Henning Blomeyer, Luftsportzentrum Oerlinghausen

50. EIFELPOKAL 2019



F1A Podium



F1B Podium

Der Eifelpokal feierte sein 50. Jubiläum. Und dazu bescherte uns der Thermikgott fast ideales Freiflugwetter. Eingeladen hatte die seit 33 Jahren aktive Interessengemeinschaft der NRW-Freiflugpiloten auf das Gelände des LSC Zülpich, der vor 50 Jahren der Initiator dieses Wettbewerbes war.

Auch wenn die Interessengemeinschaft nicht mehr Mitglied im DAeC ist, klappt die Verbindung immer noch vorzüglich. So folgten in diesem Jahr 135 Piloten unserer Einladung. Da wir eine große Feier mit Festzelt und DJ Benny angekündigt hatten, kamen noch einmal 90 Gäste dazu. Diesmal waren elf Nationen am Start. Und wie seit vielen Jahren üblich startete am Freitag um 9:00 Uhr die erste von sieben Runden. Die Motorklassen flogen zunächst noch in recht thermikarmer Luft bei wenig Wind. Dies sollte sich dann doch recht bald ändern. In der dritten Runde frischte es auf und die gleißende Sonne brannte vom Himmel. Die Modelle legten größere Entfernungen zurück. Um die landwirtschaftlichen Flächen nicht zu verlassen, wurden dann die Flugzeiten gekürzt. Es folgte eine längere Mittagspause. Die restlichen Runden konnten ohne Startplatzwechsel zuende geflogen werden. Das war der Lohn dafür, dass wir das Wettergeschehen der Vortage genau beobachtet und so den Startplatz in der Mitte des Fluggeländes gewählt hatten – auch wenn wir anfangs den Misssmut einiger Piloten mit dieser Entscheidung auf uns zogen, da doch so etliches an Material vom Parkplatz fast 600 m weit getragen werden musste. Aber sie wurden eines Besseren belehrt. Denn auch alle Wetter-Apps zeigten für das Weltcupwochenende umlaufende Winde. Nach sieben Runden hatten sich sieben Piloten für das Stechen qualifiziert. Das Stechen wurde auf Samstag 6:45 Uhr angesetzt. Vorher folgte der erste gemütliche Teil mit Freibier, besser gesagt „Frei-Kölsch“ von Fass. Das war vielen Piloten noch unbekannt, fand aber dennoch viel Anklang. Als das Startsignal ertönte, flogen zunächst die F1B Modelle (Gummiantrieb). Hier sicherte sich Michael Seifert GER in der aufgehenden Sonne den Sieg vor Alexander und Oleg Kulakovsky aus der Ukraine. In F1C (Verbrenner) siegte Juri Roots aus Estland vor Gauthier Brière und Miguel Dupont aus Frankreich. Andreas Lindner GER siegte vor Ron Aßmuß GER und Olexandre Maksimov Ukraine in der Klasse

F1Q (Elektroantrieb). Nach einer kurzen Frühstückspause begann die Klasse F1A (Segler mit Hochstartleine). Die Bedingungen waren wie am Vortag. Die Wettbewerbsleitung wählte den gleichen Startplatz, was sich als genau richtig erwies. Die ersten beiden Runden hatten wieder sehr schwache Bedingungen. Viele der 73 Piloten scheiterten an der erhöhten Flugzeit von 4 min (normalerweise werden 3 min geflogen). Und so wurde es genau wie am Vortag im Tagesverlauf windiger und anspruchsvoller. Zehn Piloten kamen ins FLY OFF, das für Sonntagfrüh um 7:00 Uhr angesetzt wurde. Nicht so ganz einfach für den Veranstalter – denn um 20 Uhr wurden Teilnehmer und Gäste zum Bankett mit Sekt im Festzelt empfangen. Nach einer Begrüßung und Rückblick auf 50 Jahre Eifelpokal in drei Sprachen wurde das Büffet eröffnet.

Nachdem der Großteil der Gäste gesättigt war, wurden die ersten Sieger der Klasse F1B, F1C und F1Q geehrt. Virtuell wurden auf einer 3 x 2 m großen Leinwand die Landesflaggen der ersten drei gehisst. Zum Jubiläum gab es ein Teamwettbewerb für Segler und Motorklassen, die Sieger bekamen Flaschen der Marke Eifelpokal Magnum. Mein Dank gilt auch EMC Vega, die für die Jugendsieger freiflugtaugliche Servos spendierten.

Es folgte eine Überraschung für das Eifelpokal-Team. Der IKARUS wurde uns verliehen – ein Wanderpokal, der seit vielen Jahren vom Sportausschuss Freiflug im DAeC verliehen wird. Und passender Weise legte dann unser DJ Benny „We are the Champions“ von Queen auf. Es wurde ein rauschendes Fest, für uns als Organisatoren ein voller Erfolg. Aber um 6:00 Uhr bimmelte der Wecker, denn es gab noch ein FLY OFF in F1A zu fliegen. Und hier zeigte Mikhail Kosonozkin aus Russland seine Klasse. Er konnte seinen Vorjahressieg wiederholen. Auf die Plätze zwei und drei kamen Thomas Weimer GER und Allard van Wallene NED. Der Teamsieg ging an unsere Nachbarn aus den Niederlanden. Auch sie erfreuten sich an einer Flasche Magnum Sekt. Ein toller Jubiläumswettbewerb ging zu Ende. Mein Dank geht an die Landwirte, ohne deren Wohlwollen Freiflug in dieser Form in NRW nicht möglich wäre, an alle Unterstützer und Helfer sowie an unsere Familien. Und nach dem Pokal ist vor dem Pokal, der Termin für 2020 steht fest!

Text: Bernd Hönig; Foto: Gudrun Müller

WELTMEISTERSCHAFT IM MODELLHUBSCHRAUBER-KUNSTFLUG

Gold, Silber und Bronze für Deutschland



Vom 3. bis 10. August wurde auf dem Verkehrslandeplatz Ballenstedt die Weltmeisterschaft im Hubschrauber-Kunstflug ausgetragen. Eine Woche lang kämpften 73 Piloten in zwei Klassen um Punkte und Medaillen. Das Wetter glänzte mit strahlendem Sonnenschein und am letzten Finaltag mit starkem Wind.

In der Klasse F3N hielten Felix Braun, Niklas Mai und Uwe Naujoks die deutsche Fahne hoch, konnten jedoch das Finale der Besten zehn nicht erreichen. Felix Braun verpasste mit Platz 13 nur knapp den Finaleinzug.

In der Klasse F3C lief es deutlich besser. Hier qualifizierten sich Stefan Wachsmuth, Eric Weber und Sascha Kunz für das Finale der besten 15. Der Junior Frieder Völkle im deutschen Team verpasste das Finale knapp um einen Platz, er-



1: Team Germany F3N und F3C
2: Junior Weltmeister

reichte aber mit seiner hervorragenden Leistung Platz eins in der Juniorenwertung und den Titel Junioren-Weltmeister F3C.

Platz drei und Bronze ging an Stefan Wachsmuth vor Eric Weber (Platz vier) und Sascha Kunz (Platz 15). Diese guten Leistungen der Piloten wurden am Ende mit Silber für den 2. Platz in der Mannschaftwertung belohnt. Gerhard Grasser kümmerte sich als Team Manager während der Veranstaltung um alle Belange der Piloten und begleitete diese zu ihren Wertungsflügen.

Mit Gold, Silber, Bronze und dem Titel Junior Weltmeister erreichte das Modellhubschrauber-Team Deutschland ein hervorragendes Ergebnis und die Eindrücke der WM bleiben den Piloten mit Gewissheit lange in Erinnerung.

Text, Fotos: Uwe Naujoks



2019 AIRLEBNIS NRW

HOCH IN DIE LUFT BEIM 10. AIRLEBNIS NRW 2019

Kevin Bongers vom Luftsportverein Goch e. V. über seine Teilnahme

Bei einem Motorkunstflug wollte ich immer schon mal mitfliegen. Dieses Jahr hatte ich endlich die Gelegenheit dazu und durfte ein aufregendes Wochenende beim 10. AIRLEBNIS NRW vom 23. bis 25. August auf dem Flugplatz Grefrath-Niershorst erleben.



Nachdem alle Teilnehmer eingetroffen waren und das Zelt aufgebaut hatten, konnten wir uns beim gemeinsamen Abendessen schon mal kennenlernen, während einige Teilnehmer sich bereits mit dem Heißluftballon auf den Weg machten. Den Abend ließen wir gemütlich ausklingen, während die Ballone



am Horizont verschwanden. Am nächsten Morgen wurden wir dann endlich der Luftsportart zugeteilt, die zuvor für alle Teilnehmer ausgelost wurde. Zur Auswahl standen Motor(kunst)flug, Segel(kunst)flug, Ultraleichtflug oder ein Fallschirmsprung, und ich durfte mich auf einen Motorkunstflug in einer Pitts freuen. Nach einer kurzen Einweisung konnten wir dann verschiedene Flugsimulatoren ausprobieren und uns Vorträge zum Thema Luftsport anhören, bis wir endlich an der Reihe waren. Schließlich war ich dann dran und stieg für das Highlight des Tages in die Pitts ein. Nach einem aufregenden Start und einem kurzen Flug zur Kunstflugbox in der Pitts fingen wir mit der Kontrollfigur an, um zu überprüfen, ob die Anschnallgurte fest genug sitzen. Daraufhin flogen wir alle möglichen Kunstflugfiguren, am meisten gefallen hat mir dabei ein Turn mit Kunstflugrauch mitsamt Abfangen. Viel Zeit zum Genießen blieb mir jedoch nicht, denn jeder Flug dauerte nur etwa 15 Minuten. Als ich nach der Landung aus dem Flugzeug stieg, war ich zwar froh wieder festen Boden unter den Füßen zu haben,

freute mich aber zugleich schon auf den nächsten Flug in einem Eurofox, auf den ich nach einer Erholungspause gespannt war. Während des Fluges konnte ich das Stadion von Mönchengladbach und den Tagebau Garzweiler von oben bewundern und einen Überflug über einen ehemaligen Militärflughafen erleben. Einige Zeit nach der Landung wurden schließlich die Modellraketen erfolgreich gestartet, welche wir erst wenige Stunden zuvor gebaut hatten. Weiter ging es dann am Abend mit einer Grillparty, die noch lange in die Nacht hineinreichte. Am nächsten Morgen wurden dann alle Teilnehmer sehr früh für eine Flugplatzbegehung geweckt. Man kann sich vorstellen, dass die Motivation sich hier in Grenzen hielt, jedoch ist diese Begehung für die Sicherheit sehr sehr wichtig. Danach konnten wir dann in aller Ruhe frühstücken und uns nach einem ereignisreichen Wochenende wieder auf den Weg nach Hause machen.

Es hat sehr viel Spaß gemacht! Im nächsten Jahr komme ich auf jeden Fall wieder!

Fotos: Christopher Kuhs (1), Maverick Lücke (2,3)

Flugzeuge und Piloten

Extra 330LT von Eigentümer Sven Calsbach, geflogen von Bastian Koppen

Pitts S-2B geflogen von Eigentümer Marcus Schlüter

Kiebitz geflogen von Eigentümer und Ultraleichtkommissionsvorsitzendem Christian Schücker

Dynamic geflogen von Fluglehrer Jan-Felix Götschmann

Eurofox geflogen von Michael Müllers, Vereinsmitglied des LSV Grenzland e. V.

ASK 21 für Segelkunstflug geflogen von Felix Hupperten, Vereinsmitglied des LSV Grenzland e. V.

DR400 für die Flugzeugschlepps geflogen von Dominik Sauels und Heinz Maier, Vereinsmitglieder des LSV Grenzland e. V.

Modellfluglehrer Dietmar Helms und Jörg Finzel für die Modellflugschulung

Sven Ropertz und Sven Loebich vom FM Frechen für die Drohenvorführung

Vorträge, Simulatoren und Raketenbau

Felix Selent über 'Wingsuits'

Benedikt Lampe und Bernd Chmielewski über „Canopy Piloting“
Carina Klett über das 'International Air Cadet Exchange (IACE) Deutschland'

Volker Engelmann über 'Wir sind Flieger, keine Funker!'

– ein Sicherheitsvortrag über richtiges Funken

Raketenbau und -starts durchgeführt von Paul Stania

Modellflugsimulator bereitgestellt von der Modellflugkommission

Motorflugsimulator bereitgestellt von Volker Engelmann, Vorsitzender Motorflugkommission

Organisation

Luftsportjugend NRW mit Unterstützung des

AEROCLUB NRW e. V.

Luftsportverein Grenzland e. V.

JUGENDVERGLEICHSFLEIEN NRW 2019

06.-08. September bei der Luftsportgemeinschaft Steinfurt e. V.



Bei dem ersten Wettbewerb für junge Piloten und Pilotinnen traten in diesem Jahr an dem Wochenende des 06. bis 08. Septembers auf dem Flugplatz Borghorst-Füchten 32 Piloten und Pilotinnen gegeneinander an.

Der Blick in den Wetterbericht in der Woche und am Tag zuvor ließ nicht gerade auf das hoffen, was die Teilnehmer/innen, Helfer/innen und Organisatoren und Organisatorinnen am Samstag in Steinfurt erlebt haben. Das Regengebiet verkroch sich schon am frühen Morgen. Nach einem bedeckten Himmel am Samstagmorgen passierte nach wenigen Stunden das, was niemand für möglich gehalten hätte: Die Sonne zeigte sich und blieb für den Rest des Tages. Das T-Shirt- und Sonnenbrand-Wetter war zurück!

Somit konnte der Wettbewerb mit den drei Wertungsdurchgängen planmäßig und schnell ausgeführt werden, sodass am Ende noch Zeit war, das theoretische Wissen der Teilnehmer/innen zu prüfen. Bei der Auswertung am Samstagabend fiel schnell auf, dass einige Teilnehmer/innen mit den Wertungspunkten ganz nah aneinander lagen. Daher hatten viele die gleiche Punktzahl oder unterschieden sich nur um einen Punkt. Während der Auswertung hatten alle anderen noch einmal Zeit sich ein bisschen auszuruhen und die Füße hochzulegen, bis nach einem leckeren Abendessen mit Pulled Pork Burgern die Party mit einer beeindruckenden Lasershow eröffnet wurde.

Damit (hoffentlich) alle ausschlafen konnten, startete man am nächsten Tag nach einem ausgiebigen Frühstück erst um 11 Uhr mit der Siegerehrung. Begrüßt wurden alle Teilnehmer/innen und Helfer/innen durch den Vorsitzenden Karl-Heinz Schröder der LSG Steinfurt e. V., den Jugendlei-

ter Arne Schmieding, unseren Landesjugendleiter Jan Eikmeier, unseren Geschäftsführer Boris Langanke, den stellv. Bürgermeister Hans Günter Hahn und den Vorsitzenden des Kreissportbundes Steinfurt e. V. Uli Fischer. Ein großer Dank wurde an die LSG Steinfurt e. V. und deren Mitglieder für die Ausrichtung der Veranstaltung ausgesprochen. Auch die Jury, die sich aus zehn Fluglehrer/innen und erfahrenen Scheininhabern/innen zusammengefunden hatte, wurde geehrt.

Dann kam das, worauf alle gewartet hatten. Landesjugendleiter Jan Eikmeier gab die Platzierungen bekannt und rief jeden/jede Sieger/in nach vorne. Nach mehreren Gratulationen und einem Jubel gingen die Sieger/innen mit Urkunde und Geschenken zurück ins Publikum.

Nachdem Platz 4 bekannt gegeben wurde, wussten die noch nicht vorgelesenen Teilnehmer, dass sie in knapp drei Wochen einen erneuten Termin haben: das Bundesjugendvergleichsfliegen in Laucha vom 27. bis 29.09.2019. Dort würden sie für das Bundesland NRW antreten. Wer auf welcher Stufe auf dem Treppchen stehen darf, wusste dann aber noch niemand.

Freuen dürfen sich:

Platz 1: Torben Hesse, FSV Schameder-Wittgenstein e. V.

Platz 2: Christian Wulff, LSC Oeventrop e. V.

Platz 3: Simon Tollmien, AERO-CLUB Mülheim an der Ruhr e. V.

Herzlichen Glückwunsch an alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen! Wir bedanken uns für eure Teilnahme und eure Motivation! Wir hoffen, dass wir den ein oder anderen von euch im nächsten Jahr wiedersehen. Und wer weiß – vielleicht steht ihr dann auf dem Treppchen!

Text: Nina Int-Veen; Foto: Konrad Krzeminski

AUSRICHTER FÜR 2020 GESUCHT!

Möchte euer Verein oder eure Jugendgruppe auch mal das Jugendvergleichsfliegen NRW ausrichten? Dann richtet eure Bewerbung an nina@lsj.de

Was ist das Jugendvergleichsfliegen NRW?

Am Ende jeder Segelflugsaison findet das Jugendvergleichsfliegen auf einem Flugplatz in NRW statt. Auf diesem Wettbewerb starten junge Flugschüler/innen und Scheininhaber/innen in drei Durchgängen, um die Sieger für das Bundes-

jugendvergleichsfliegen zu ermitteln. Mit bis zu 50 teilnehmenden Piloten und Pilotinnen und über 100 Helferinnen und Helfern ist dieser Wettbewerb die größte und erfolgreichste Veranstaltung der Luftsportjugend.

Jede/r Teilnehmer/in soll drei Flüge durchführen. Dabei sind verschiedene Flugübungen wie z.B. ein Slip oder eine Ziellandung vorzuführen. Die Wertungsrichter bewerten die einzelnen Flüge dann anhand bestimmter Kriterien. Mehr Infos dazu gibt es unter: www.lsj.de

39. LUFTSPORTJUGENDTAG AUF DEM FLUGPLATZ BORGHORST-FÜCHTEN

Am Freitag, dem 06. September 2019, trafen sich Jugendleiter und Jugendleiterinnen aus ganz NRW, um die Belange der jugendlichen Luftsportler und Luftsportlerinnen zu vertreten.

Um 18:13 Uhr eröffnete Landesjugendleiter Jan Eikmeier gemeinsam mit Laura Blega, Mitglied der Landesjugendleitung, die Sitzung. Nach einem Rückblick sowie dem Kasernenbericht wurden Tim Rommelaere und Joshua Möllers nach dreijähriger Amtszeit in der Landesjugendleitung verabschiedet. Ihnen wurde ein großer Dank für ihr Engagement ausgesprochen.

Bereits im Vorfeld äußerten sich Felix Winter von der LSG

Steinfurt e. V. und Constantin Budny vom AERO-CLUB Mülheim an der Ruhr e. V., dass sie durchaus Interesse hätten in der Landesjugendleitung mitzuwirken. Die beiden stellten sich den anderen Jugendleitern kurz vor und wurden in der anstehenden Wahl beide zu Mitgliedern der Landesjugendleitung gewählt. Mit Thomas Scharschmidt vom LSC Hamm e. V. konnte man für die Luftsportjugend einen Fachreferenten gewinnen.

Ein weiterer wichtiger Punkt auf der Agenda war die Änderung unserer Jugendordnung. Der Luftsportjugendtag hat einstimmig über die Änderung abgestimmt. Danach wurde die Änderung zur Bestätigung an das geschäftsführende Präsidium weitergeleitet.

DIE NEUEN MITGLIEDER DER LANDESJUGENDLEITUNG UND DER FACHREFERENT DER LUFTSPORTJUGEND STELLEN SICH VOR

Constantin Budny, Mitglied der Landesjugendleitung

Mein Name ist Constantin Budny, ich bin 22 Jahre alt und fliege seit 2010 im AERO-CLUB Mülheim an der Ruhr. Seitdem habe ich meine Segelfluglizenz um die Motorseglerberechtigung und den Motorflug erweitert. Abseits der Fliegerei studiere ich zurzeit im Master Wirtschaftsingenieurwesen und arbeite als Werkstudent am Flughafen Essen-Mülheim. In meinem Verein bin ich seit mehreren Jahren in der Funktion des Jugendleiters tätig und bin in dieser Position auf die Arbeit der Luftsportjugend aufmerksam geworden. Neben regelmäßiger Teilnahme unserer Vereinsjugend an den Luftsportjugend-Events waren wir im vergangenen Jahr erstmals selbst Ausrichter des Jugendvergleichsfliegens. Als neues Mitglied freue ich mich auf die Arbeit mit der neuen Landesjugendleitung und möchte mich hier mit meiner Arbeit insbesondere für die Vernetzung der Jugendlichen zwischen den Vereinen einsetzen.

constantin@lsj.de



Felix Winter, Mitglied der Landesjugendleitung

Mein Name ist Felix Winter, ich bin 23 Jahre alt und fliege in der LSG Steinfurt seit ich 14 Jahre alt bin. Wer beim diesjährigen Jugendvergleichsfliegen dabei war, hat mich dort auch schon persönlich kennengelernt.

Anfangen habe ich im Segelflug, das kommt allerdings momentan etwas zu kurz. Hauptsächlich fliege ich momentan Motorsegler und UL, mittlerweile als Fluglehrer meistens vom rechten Sitz aus. Lange Zeit war ich Jugendleiter im Verein, nachdem ich 2015 mit einigen anderen Mitgliedern der derzeitigen Landesjugendleitung beim Jugendleiterlehrgang war. Mittlerweile habe ich dieses Amt jedoch weitergegeben, sodass ich meine ganze Energie in die Landesjugendleitung stecken kann.

Wenn ich nicht gerade am Flugplatz bin, studiere ich Musik und Erdkunde für das Gymnasiallehreramt in Osnabrück. Also werde ich auch beruflich mit Jugendlichen zu tun haben.

Ich freue mich sehr auf die Arbeit in der Landesjugendleitung. Ich durfte jetzt schon in der kurzen Zeit feststellen, dass ich in einem ganz tollen Team arbeiten werde, was eine Menge Spaß machen wird!

felix@lsj.de



Thomas Scharschmidt, Fachreferent der Luftsportjugend

Ich bin Thomas, 24 Jahre jung und komme aus Hamm. Mein Heimatverein ist der LSC Hamm am schönsten Innenstadtflyplatz in NRW.

Im LSC Hamm bin ich seit 2010. Seit 2013 bin ich als Jugendleiter und Vorstandsmitglied orga-

nisatorisch im Verein eingebunden. Fliegerisch kann ich zurzeit auf eine Segelfluglizenz mit TMG und in ein paar Wochen hoffentlich auch auf meinen PPL-A blicken.

Neben der Fliegerei bin ich ehrenamtlich in der Feuerwehr aktiv. Zurzeit studiere ich Energietechnik und Ressourcenoptimierung in Hamm. Zuvor habe ich eine Ausbildung zum Rettungsassistenten gemacht. Nebenberuflich arbeite ich im Rettungsdienst und als Hallensprecher bei einem Handballverein. Wenn ihr Fragen habt, dann immer her damit!

thomas@lsj.de



ZURÜCK ZUM URSPRUNG DES SEGELFLUGES

Eileen Köhler über das SG38-Fliegen

Im Juni hat die Luftsportjugend NRW wieder das SG38-Fliegen auf der Wasserkuppe veranstaltet. Eileen Köhler war dabei und berichtet von ihrer Erfahrung mit einem Oldtimer zu fliegen.

Auf der Wasserkuppe, die auch die Wiege des Segelflugs genannt wird, gibt es seit vielen Jahren den Rhönflug Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe e. V., der es sich zur Aufgabe gemacht hat, den Ursprung des Segelfluges aufrechtzuerhalten.

Insgesamt 30 Teilnehmer hatten sich für das Wochenende auf der Wasserkuppe zusammengefunden, um den Schulgleiter im Gummiseilstart fliegen zu können. Bei zu starkem Wind nutzte man die Zeit, um das Museum auf der Wasserkuppe anzusehen. Auch ich habe mir die private Führung durch unseren Fluglehrer nicht entgehen lassen und konnte so viele neue Dinge über unseren Sport lernen.

Um 13 Uhr hatte sich der Wind beruhigt und es ging endlich an den Start. Mit einem Traktor und dem SG im Schlepp führen wir zu dem Hang, von wo aus wir starten wollten. Zugegeben: so betrachtet ist das Flugzeug eigentlich nur ein Holzstuhl mit ein bisschen Flügel dran, dachte ich bei näherem Hinsehen. Der SG38 wurde 1938 gebaut und zur Grundausbildung im Fliegen genutzt. Er ist das meistgebaute Schulflugzeug zu dieser Zeit.

Nach einem „Vorführ“-Start ging es auch schon los und die ersten Gummiseil-Starts gingen raus. Auf dem kurzen Flug überfliegt man die rennende Seilmannschaft, das Seil klinkt aus und man landet nach ca. 17 Sekunden Flugzeit wieder. Das wars auch schon. Der Traktor holt einen ab und der nächste ist dran.

Als ich an der Reihe war, stieg die Nervosität. Es ging so wahnsinnig schnell, aber das Gefühl war unbeschreiblich



schön. Das ist einfach pures Fliegen und man fühlt die Natur ganz direkt. Ohne Instrumente spürt man, wenn man zu schnell oder zu langsam ist, und so fühlten sich meine ersten 17 Sekunden Flugzeit länger an als sie eigentlich waren. Das filigrane Flugzeug macht echt Spaß! Ich hatte eine Kamera dabei und es ist deutlich die Änderung in meinem Gesicht von einem „was mache ich hier eigentlich“ zu einem „boah ist das geil“ zu erkennen. Wir flogen bis zum Sonnenuntergang, sodass ich den letzten Start an diesem Tag bekam und nochmals ganze 18 Sekunden unterwegs war. Was für eine Kulisse bei Sonnenuntergang ...

Ich habe unheimlich viel Spaß gehabt, viel mitgenommen und vor allem viele tolle Leute kennengelernt. Mal sehen, wann sich die Chance noch einmal ergibt diesen Oldtimer fliegen zu dürfen.

Text, Fotos: Eileen Köhler

VORSTELLUNG JANINA NENTWIG

Ich heiße Janina Nentwig und habe im August meine Stellen als Fachkraft „NRW bewegt seine KINDER!“ und Sachbearbeiterin in der Luftsportjugend im AEROCLUB I NRW e. V. angetreten.

Von Kindesbeinen an bin ich sportbegeistert und war jahrelang in der Leichtathletik aktiv, wodurch für mich schnell klar war, dass ich Sport studieren möchte. Nach meinem Bachelor in Pädagogik und Sportdidaktik in Bamberg habe ich meinen Master in Sozialwissenschaften des Sports in Frankfurt am Main absolviert. Dadurch habe ich einen tiefen Einblick in verschiedenste Sportarten bekommen und zum Beispiel das Skifahren kennen und lieben gelernt. Auch das Fliegen begeistert mich schon sehr lange. Zum bestandenen Abitur habe ich mir einen Kindheitstraum erfüllt und einen Tandemsprung gewagt und möchte diesen definitiv wiederholen.



von links:
Boris Langanke,
Janina Nentwig,
Nina Int-Veen

Mit meiner neuen Arbeitstätigkeit im AEROCLUB I NRW e. V. kann ich nun meine Begeisterung zum Fliegen verbinden und freue mich sehr auf die Herausforderung und das Zusammenarbeiten mit vielen weiteren Luftsportbegeisterten.

17. LUFTSPORTTAG

in Kamen am 24.11.19, Stadthalle Kamen, Rathausplatz 2/4, 59174 Kamen

Seit der gelungenen Premiere vor 17 Jahren findet der Luftsporttag | NRW jährlich im November in der Stadthalle in Kamen statt. Ziel des Luftsporttags NRW ist es nach wie vor, neben den satzungsgemäßen Sitzungen der Sportfachgruppen

und der Mitgliederversammlung, den Delegierten und Besuchern ein gutes Rahmenprogramm, bestehend aus Fachvorträgen und Informationsständen interessanter Luftfahrtaussteller, und auch Zeit und Raum für Gespräche zu bieten.

Sportfachgruppentage

In Form von Parallelveranstaltungen führen die Kommissionen ihre Sportfachgruppentage durch. Sie reduzieren dabei die Veranstaltung auf die satzungsgemäßen Notwendigkeiten, um Raum für Informationen, Neuerungen, Aussprachen und Diskussionen zu eröffnen. Feste Bestandteile sind Berichte der Kommissionen über ihre Arbeit, Haushalte, Entlastungen, Wahlen zu den Kommissionen, Siegerehrungen, sportartspezifische Ausbildungsfragen, Anträge aus den Vereinen und Fachvorträge. Die Einladungen samt Tagesordnungen der einzelnen Sportfachgruppentage wurden an die Vereinsvorstände geschickt und sind auch auf unserer Internetseite www.aeroclub-nrw.de veröffentlicht.

Das große M

Der Segelflieger und Rapper Martin Balzer, bekannt als das große M, hat das schönste Hobby der Welt vertont und sorgt beim Luftsporttag in der Stadthalle für den passenden Beat.

10 Uhr

Sportfachgruppentage





Rendermodell FVA30

Fachvortrag der FVA 29 und FVA 30 – Studierende arbeiten am elektrischen Fliegen

Den Traum vom elektrischen Fliegen nicht nur zu träumen, sondern ihn umzusetzen, das ist seit dem Jahr 2012 ein zentrales Thema der Flugwissenschaftlichen Vereinigung Aachen. Das Projekt FVA 29, „Entwicklung einer elektrischen Heimkehrhilfe für das Hochleistungssegelflugzeug ASW 28“, steht für ein sicheres und einfach zu bedienendes Hilfstriebwerk im Segelflugzeug. Bei der weitgehend neuartigen Konstruktion des Antriebsstrangs konnten lehrreiche Erfahrungen

gesammelt werden, die zur weiteren Optimierung genutzt werden. Hier schließt das Projekt FVA 30 an. In diesem zweiten Schritt folgen wir der Mission „Schneller und effizienter als das Automobil!“. Dabei ist das übergeordnete Ziel die Demonstration der Machbarkeit eines effizienten hybrid-elektrischen Antriebsstrangs in einem Motorsegler. Gerne möchten wir die Chance nutzen und unsere Ideen den Verbandsmitgliedern vorzustellen.

14 Uhr

Grußworte, Ehrungen, Gastvortrag

15 Uhr

Verbandstag NRW

EINLADUNG ZUM 70. VERBANDSTAG

Liebe Luftsportfreunde,

gemäß §10 der Satzung des AEROCLUB | NRW e. V. lade ich Sie herzlich zur 70. Mitgliederversammlung (ordentlicher Verbandstag) ein, die auch in diesem Jahr im Rahmen des Luftsporttages NRW in Kombination mit allen Sportfachgruppentagen stattfinden wird. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen.

Die Tagungsunterlagen und Anträge wurden den Vereinen mit separater Post rechtzeitig zugesandt. Die Delegierten der Vereine melden sich bitte mit der Stimminformation als Legitimation am Stand des Landesverbandes an und nehmen dort die Stimmen in Empfang.

Wir wünschen Ihnen eine gute Anreise nach Kamen.

Mit freundlichen Grüßen

Boris Langanke, AEROCLUB | NRW e. V.
Geschäftsführer

Ort:

**Stadthalle Kamen,
Rathausplatz 2/4, 59174 Kamen**

Termin:

Sonntag, 24. November 2019

14 Uhr Grußworte, Ehrungen

15 Uhr Mitgliederversammlung

EINLADUNG ZUM TREFFEN DER VEREINSPRESSESPRECHER

Am Samstag, 16. November 2019, treffen sich die Pressesprecherinnen und Pressesprecher der Mitgliedsvereine im AEROCLUB | NRW e. V. in Duisburg, um sich über die Arbeitsschwerpunkte und Erfahrungen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit der vergangenen Saison auszutauschen.

ANMELDUNG

Eingeladen sind alle Vereinspressereferenten, Vereinsvorstände und alle Engagierten im Verein, die sich mit den Themen Kommunikation, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit im Luftsportverein beschäftigen.

Zur Anmeldung bitte eine formlose E-Mail bis zum 2. November an blobel@aeroclub-nrw.de mit folgenden Angaben:

Vorname, Name, Telefonnummer, Vereinsname.

Ansprechpartnerin: Daniela Blobel, Tel. 0203 77844-52

ZEITPLAN

10:00 Uhr	Begrüßung & Briefing
10:30 Uhr	Vortrag „Limbic Sale I Map“ Dirk Jakobs, AC Hagen e. V. *1
11:30 Uhr	Vortrag „Marketingstrategie eines Luftsportvereins“ – Torsten Beyer, LSV Grenzland e. V. *2
12:30 Uhr	Mittagspause
13:30 Uhr	Einblick Struktur der Öffentlichkeitsarbeit LSB/Sportjugend NRW
14:30 Uhr	Buchidee zur Geschichte des Segelflugs in NRW – Brigitte Waldens, Günter Lintl
15:30 Uhr	Jahresplan 2020
16:00 Uhr	Abschlussrunde
16:30 Uhr	Verabschiedung

VOM LIMBISCHEN KERN ZUR LUST MIT-ZU-FLIEGEN *1

Typengerechte Motivation von potenziellen Interessenten

Komm, wir fliegen nach Malimbi – Mit der Limbic Map flugs zu neuen Mitgliedern

Entscheidungen sind ein wichtiger Bestandteil unseres Lebens – auf dem Boden, zu Wasser und in der Luft. Wir sind der Meinung, dass diese rational, sprich bewusst, getroffen werden; doch das stimmt NICHT! Entscheidungen werden kurz vorher auf einer unbewussten Ebene „eingeleitet“ und dann ... STOP – nicht so schnell vorfliegen ... Schauen wir erst mal genauer hin:

Was wir als freie und bewusste Entscheidungen erleben, z.B. ich will mal mitfliegen, ist oft nichts anderes als eine „Benutzerillusion“. Die wirkliche Entscheidungsmacht im Kopf haben unsere Emotionssysteme (s. u.a. Seßler: Limbic Sales). Wenn wir Entscheidungsprozesse bewusst steuern wollen (bei uns selbst und bei anderen), müssen wir unbewusste Emotionsknöpfe aktivieren, uns auf eine, sprich unsere, sogenannte Limbic Map¹ begeben. Dann können wir auch das Herz eines Segelflug-Interessenten erreichen und es für unsere Vereinsaktivitäten öffnen.

Gelingt es uns, das Unterbewusstsein im Entscheidungsprozess, z.B. „Ich will auch in diesem Verein mitmachen und mitfliegen“, positiv anzusprechen, kommen wir unserem Ziel näher.

Emotionen wirken schneller² als unser vermeintlich „bewusstes Verhalten“ – diese Erkenntnis der neueren Hirnforschung³ sollten wir uns vor Augen führen, wenn wir mit einem potenziellen Mitglied sprechen. Schauen wir uns dazu die mächtigen Emotionssysteme genauer an: Nach Hans-Georg Häusel⁴ ist „alles, was keine Emotion auslöst, für unser Gehirn wertlos“. (S. 31 Limbic Sales) Jede Sekunde nehmen unsere fünf Sinne ca. 11 Mio Bits an Informationen auf und leiten diese an unser



**Dirk Jakobs,
Pressesprecher
Aero Club Hagen e.V.**

Gehirn weiter, wo sie gefiltert werden. Übrig bleiben nur ca. 40 Bit pro Sek., die unser Gehirn (das limbische System) erreichen, dort verarbeitet werden und uns letztendlich motivieren etwas zu tun. Da ausschließlich die wichtigsten Informationen ins Gehirn gelangen, sollten wir viele positive Emotions-Impulse bei unseren Interessenten auslösen und die negativen möglichst vermeiden. Dies kann Begeisterung beim Interessenten auslösen und er entscheidet sich möglicherweise für den Verein. Kurz gesagt: Positive Erlebnisse (z.B. Schnupperflug) belohnen unser Gehirn und motivieren dazu mit- bzw. weiterzumachen.

Machen wir unsere potenziellen Neu-Mitglieder doch einfach zu Mit-Siegern und motivieren sie nach dem Triple Win-Prinzip: Stellen wir sie gemeinsam mit den Mitgliedern und dem Verein auf das Siegertreppchen, ein äußerst effektiver und kostengünstiger Weg für qualifizierte Weiterempfehlungen.

Was den einzelnen Menschen antreibt, d. h. welche Systeme im Kopf existieren und zusammen agieren, wird ein Thema der nächsten Pressewart-Sitzung im November sein. Hierbei spielen auch die Spiegelneuronen und deren Auswirkung eine entscheidende Rolle.

Letztendlich steuert unser Verhalten unser Gegenüber und wenn wir lernen, auch mit den Augen zu hören und den Ohren zu sehen, dann können wir zusammen entspannt nach Malimbi fliegen ...

Text: Dirk Jakobs, Pressesprecher Aero Club Hagen e. V.

¹ s.u.a.: Modell der Limbic Map in Wikipedia https://de.wikipedia.org/wiki/Hans-Georg_H%C3%A4usel

² Wissenschaftler haben herausgefunden, dass Emotionen – das unbewusste Wahrnehmen – ca. 0,5 bis 1,0 Sekunden schneller sind als das bewusste Verhalten.

³ Siehe auch die HR-Sendereihe „Das automatische Gehirn“

⁴ Hans-Georg Häusel ist ein deutscher Diplom-Psychologe. Er verfasst Sachbücher zu den Themen Hirnforschung, Konsumverhalten und Marketing.

⁵ Häusel hat die Erkenntnisse hierzu unter dem Namen Limbic® zu einem Emotions-Konzept verknüpft.

⁶ s.a. „Entdecken, Erobern und Bewahren – Die großen Drei“, in Limbic Sales S.34ff

MARKETINGSTRATEGIE EINES LUFTSPORTVEREINS*2

Der LSV Grenzland e. V. verfolgt seit etwa fünf Jahren eine klare Vermarktungs-Strategie. Referent Torsten Beyer war bis Februar 2019 zehn Jahre Geschäftsführer des LSV Grenzland. Er berichtet, wie der Verein beim Marketing vorgegangen ist.



**Torsten Beyer,
LSV Grenzland e. V.**

60 JAHRE FLUGPLATZ BORGHORST-FÜCHTEN

Quizfrage: Was haben die englische Queen und das Segelfluggelände Borghorst-Füchten gemeinsam? Antwort: Beide haben im Frühjahr Geburtstag, gefeiert wird aber wegen des möglicherweise schlechten Wetters im Sommer! Aus naheliegenden Gründen interessiert hier das Segelfluggelände, das am 1. Mai genau 60 Jahre alt wurde, mehr. Gefeiert hat das die Luftsportgemeinschaft Steinfurt e. V. aber erst am 20. Juli.

Über 100 Gäste konnte der 1. Vorsitzende Karl-Heinz Schröder in der Flugzeughalle zu einer Reise durch die letzten sechs Jahrzehnte begrüßen, darunter auch viele Ehrengäste. Mit einem kurzen Film und vielen Fotos wurde nicht nur die Geschichte der LSG erzählt, sondern auch deutlich gemacht, welche Aufbauleistung die Gründerväter des Vereins erbracht haben. Tatkräftig unterstützt wurde Karl-Heinz dabei von Matthias Gudorf, Henrik Funke und Claudia Kegel. Letztere wies in ihrer Funktion als Kassenwartin darauf hin, dass dem Verein mit der notwendigen Erneuerung des Clubheims in naher Zukunft eine große Aufgabe bevorsteht.

Da der Platz auf dem Gebiet zweier Städte liegt, sagten sowohl die Steinfurter Bürgermeisterin Claudia Bögel-Hoyer als auch der stellvertretende Bürgermeister Emsdettens, Christian Erfling, in ihren Grußworten ihre organisatorische Unterstützung zu, wenn auch keine fi-



v.l.n.r.: Claudia Kegel (Kassenwartin der LSG), Henrik Funke (Geschäftsführer LSG), Claudia Bögel-Hoyer (Bürgermeisterin Stadt Steinfurt), Karl-Heinz Schröder (1. Vorsitzender LSG), Christian Erfling (stellv. Bürgermeister Stadt Emsdettens), Stefan Klett (Präsident AEROCUB | NRW und DAeC)

nanziellen Hilfen in Aussicht gestellt wurden. Stefan Klett betonte neben der Förderungsfrage auch die Tatsache, dass eine ganze Reihe von Mitgliedern der LSG seit Jahren im Aeroclub NRW in verschiedenster Funktion aktiv sind. Und last but not least hob Sascha Bauer Lehmkuhl von der freiwilligen Feuerwehr Steinfurt die lange währende Kooperation hervor, die die Kameraden zum Glück sehr selten zu Einsätzen, aber recht häufig zu Übungen an den Platz führt.

Nach dem offiziellen Teil wurde dann gefeiert. Und man kann sagen: „Alle haben sich königlich amüsiert!“

Text: Hans Joachim Liesert; Foto: Tina Krzeminski

DUISBURG BEWEGT SICH



Mannschaft des FSV Oberhausen Duisburg e.V. bewegt vor Ort

Einen lebhaften Informationsaustausch zwischen Jung und Alt zur Sportart Segelfliegen gab es am Samstag, dem 07.09., bei der diesjährigen Veranstaltung „Duisburg bewegt sich“ in der Innenstadt Duisburgs. David Binder, Nachwuchspilot und mit der Organisation des Veranstaltungstages betraut, stellte das diesjährige Segelflieger-Team des Flugsportvereins Oberhausen Duisburg e. V., bestehend aus Nachwuchspilotinnen und -piloten wie auch aus „alten Hasen“, zusammen, welches unermüdlich allen Interessierten jegliche Informationen rund um die Fliegerei gab. Mit Fragen wie „Ist das ein echtes Flugzeug, womit man richtig fliegen kann?“ bis zu „Welche weiteren Möglichkeiten gibt es, wenn man die Fluglizenz für Segelflug besitzt?“ löcherten begeisterte Besucher die Flieger. Dabei standen die Themen Teamgeist, Mannschaft, Erlernen und Erfahren der wichtigen Strukturen fürs Leben durch den Mannschaftssport wie auch berufliche Perspektiven im Mittelpunkt. Auch die Themen Technik des Fliegens, das Wetter (Meteorologie), der Umgang mit den Instrumenten und die Navigation in der Luft und am Boden wurden spannend in einen praktischen Bezug zu dem oft als langweilig empfundenen Unterricht in den allgemeinbildenden Schulen gebracht. Es ist eben lehrreicher, interessanter und besser einprägsam, wenn Physik, Mathe, Chemie, Geografie, Sozialkunde und auch Englisch sich mit einer interessanten Sportart erlernen lassen, so Fluglehrer Ralf Wolniewicz.

Große Freude kam auf, als zwei „junge alte“ Segelflieger, Paula und Jonas, überraschend zu Besuch dazukamen. Beide absolvierten vor sechs Jahren Ihren ersten Alleinflug am selben Tag und sind derzeit in unterschiedlichen Disziplinen fleißig mit ihrem weiteren beruflichen Weg beschäftigt.

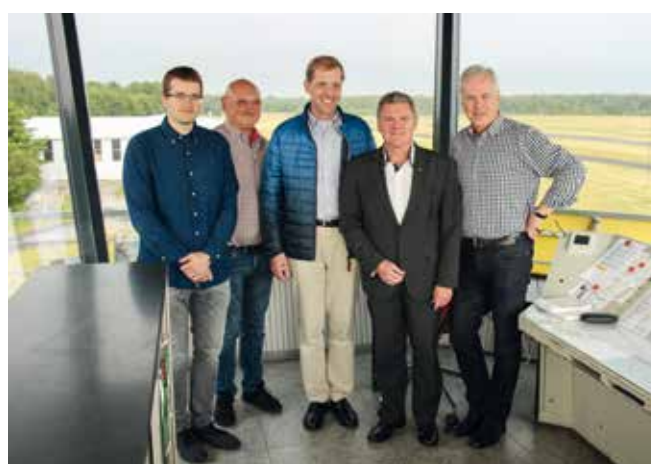
Kontakt: www.fsvobde.de, G. Pust, B. Hennig-Friebe



Hoher Besuch auf dem Paderborner Haxterberg. Der stellvertretende Fraktionschef der Bundestags CDU und Vorsitzende der Mittelstandsvereinigung Dr. Carsten Linnemann folgte der Einladung von Präsident, Stefan Klett, den Luftsport kennenzulernen.

Drei Starts incl. Looping ist er mit dem Vizeweltmeister im Segelkunstflug Eugen Schaal geflogen. Die Faszination Segelfliegen, die dazugehörige Ausbildung und die intensive Jugendarbeit wurden auch vorgestellt. Als Fachmann konnten er auch für die vor Ort unübersehbare Problematik der Windräder sensibilisiert werden. Der Vorsitzende des Sportausschusses im NRW Landtag Bernhard Hoppe-Biermeyer und den KSB Paderborn Vorsitzenden Diethelm Krause, sind an diesem Tag auch mitgeflogen.

Im Cockpit: Eugen Schaal, vorne Dr. Carsten Linnemann; Zweite Reihe v.l.n.r.: Bernhard Hoppe-Biermeyer – MdL, Vorsitzender Sportausschuss, Stefan Klett, Ingo Zoyke – Vorsitzender LSG Paderborn; Dritte Reihe v.l.n.r.: Gunter Schmidt – VP DAeC, Diethelm Krause – Präsident KSB Paderborn



Lobbyarbeit regional vom feinsten: Zu Gast war der Landrat des Kreises Coesfeld Dr. Christian Schulze Pellengahr auf dem Flugplatz Borkenberge. Danke an die Flugplatzgemeinschaft und den aktiven ansässigen Vereinen. Der Landrat war begeistert und wertschätzt den Luftsport außerordentlich./ v.l.: Jürgen HAHNE (Vorsitzender BBG) Dr. Christian Schulze Pellengahr Landrat Kreis Coesfeld, Stefan Klett, Hans Pixa Aufsichtsratsvorsitzender BBG

INSTANDHALTUNGSZENTRUM BIELEFELD ERWEITERT DAS TECHNISCHE ANGEBOT DES AEROCLUB|NRW E. V.



Im Rahmen des zertifizierten Instandhaltungsbetriebes des AEROCLUB|NRW e. V. (Genehmigungsnummer DE.MF.0501) gibt es eine Erweiterung zu vermelden. Zusätzlich zu dem bestehenden Instandhaltungszentrum (IHZ) in Aachen wird Bielefeld unter der Lizenz des AEROCLUB|NRW e. V. als „F-Betrieb“ an den Start gehen. Bisher hat der Verein unabhängig vom Landesverband bereits die Instandhaltung seiner Vereinsflotte mit einigen Einschränkungen durchgeführt.

Der LSV Bielefeld ist am gleichnamigen Verkehrslandeplatz EDLI beheimatet. Er verfügt über neun Motorflugzeuge und besteht aus knapp 300 Mitgliedern. Darüber hinaus stehen private Maschinen der Mitglieder in den Hangars und mit den am Platz sowie im Umfeld des Flugplatzes befindlichen Unternehmen (unter anderem eine Flugschule und ein Geschäftsfluganbieter) ist Bielefeld ein gefragter Luftfahrtsort, welcher nur zehn Autominuten von der Segelflugschule Oerlinghausen entfernt liegt.

In der vereinseigenen Werkstatthalle sind neben einem Prüfer zwei Auszubildende hauptberuflich tätig und küm-

mern sich um die Instandhaltung und Reparatur. Durch die Zusammenarbeit mit dem AEROCLUB|NRW e. V. und mit der erlangten Lizenz als F-Betrieb nach Part-M wird das Angebot auch für all unsere Landesverbandsmitglieder erweitert. Halter von Cirrus (SR20), PA-28 (-181 „Archer II und III“; -236), True Flight Holding (AA-5B / AG-5B) und Cessna (150/F150; 172/F172) können nun zur Wartung in Bielefeld anfragen (werkstatt@luftsport-bielefeld.de). Eine Erweiterung der Genehmigung wird angestrebt und nach Bedarf angepasst. Zudem werden in Kürze auch Lufttüchtigkeitsprüfung mit ARC-Ausstellung für die genannten Muster möglich sein.

An diesem neu gewonnenen Wartungsstandort können die Mitglieder ihre oben genannten Typen nun einfach instandhalten lassen und unter Umständen selbst unterstützend Hand anlegen. Außerdem wird beabsichtigt in Zukunft neben potenziellen Motorenwartlehrgängen auch weitere Zusatzfortbildungen für Motorflugzeug-Warte anzubieten. Ein wahrer Zugewinn.

Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit!

TECHNISCHE LEHRGÄNGE DES AEROCLUB|NRW E. V. IM WINTER 2019/20

In der kommenden Wintersaison wird im AEROCLUB|NRW e. V. fleißig technisches Personal aus- und weitergebildet. Die Interessierten können dabei ihren „blauen“ Technischen Ausweis erlangen oder ihn um weitere Einträge ergänzen. Dabei kommen im diesjährigen Programm einige neu angebotene Lehrgänge hinzu, die das Angebot nochmals erweitern. Die aktuell gültigen Termine und Veranstaltungen findet ihr in der Technik Rubrik auf der AEROCLUB|NRW e. V. Website (www.aeroclub-nrw.de/verband/technik/).

Aber was bringt mir der Technische Ausweis überhaupt?

Der vom Deutschen Aero Club e. V. und seinen Landesverbänden ausgestellte Technische Ausweis dient als Kenntnissnachweis für Theorie und Praxis im Bereich Instandhaltung. Die Lehrgänge bilden dabei auch einen Nachweis der Sachkunde, um bei ausreichender Erfahrung Pilot/Owner-

Freigaben zu erteilen. Das Spektrum der Lehrgänge reicht dabei von der Instandhaltung der Luftfahrzeugzelle (Holz, FVK, Metall) über Motorenwartung bis hin zum Fallschirmpacken und zu den Startwinden. Inhaltlich wird neben den theoretischen Grundlagen auch die Praxis vermittelt. Für einen Faserverbund-Zellenwart bedeutet dies beispielsweise zunächst die unterschiedlichen Werkstoffe kennenzulernen, um dann selbst einen kleinen Schaden im Laminat zu reparieren.

Bei der Wahl der Veranstaltungsorte wird versucht möglichst alle Regionen NRWs abzudecken, um eine kurze Anreise zu ermöglichen. Sollte euer Interesse geweckt sein, meldet euch über das Formular an oder stellt eure Rückfragen per Telefon (0203 / 77844-21) oder per Mail (werkstatt@aeroclub-nrw.de). Wir freuen uns auf rege Teilnahme!

Text: Emil Pluta

ERSTES TRAININGSLAGER DES NACHWUCHSKADERS CANOPY PILOTING



- 1: Tobi Koch (mitte) im Formationsflug mit Dennis Feldkamp (rechts) und Bernd Chmielewski (links)
- 2: Kappenrelativ über Klatovy, Übungen zum verfeinern der Flugskills
- 3: Der Nachwuchskader samt Trainer, v.l. Trainer Tobi Koch, Benedikt Lampe, Dennis Feldkamp, Nico Vilter, Bernd Chmielewski und Videomann Maurice Kostros
- 4: Benedikt Lampe kurz vor der Landung
- 5: Das Debriefing der Athleten nach jedem Sprung ist von großer Bedeutung für den Trainingserfolg
- 6: Nico Vilter beim Waterdrag auf dem Pond



Dem einen oder anderen Springer mag Klatovy vielleicht ein Begriff sein, mancher ist vielleicht sogar schon dort gewesen. Für alle anderen hier eine kleine Erklärung, warum wir 700 km Anreise quer durch Deutschland auf uns genommen haben, obwohl unser Heimatverein in Marl keine halbe Stunde entfernt liegt. Klatovy, ca. 40 km südlich von Pilsen, gut 20.000 Einwohner, besitzt einen eher ruhigen Flugplatz mit Graspiste. Allerdings nur ruhig, wenn man außer Acht lässt, dass hier die Heimat der Pink Skyvans ist, einer Flotte aus momentan vier für den Fallschirmsprungbetrieb ausgelegten und unverkennbar lackierten Short S.C.7 Skyvan und zwei Cessna 182. Das allein macht die Dropzone aber noch nicht besonders, hinzu kommen eine sehr familiäre und trotzdem professionelle Organisation, ein vollgepackter Eventkalender, sowie ideale Trainingsmöglichkeiten für das Canopy Piloting mit großer Landefläche und Pond.

Aber wer sind wir eigentlich? Wir sind die Kaderathleten des Landesleistungszentrums Fallschirmsport, welcher Anfang April beim Verein für Fallschirmsport Marl eröffnet wurde. Einen Bericht dazu gab es bereits in der vorigen Ausgabe des LuftSportmagazins, daher hier nur eine kurze Erklärung: Die Aufgabe des Stützpunktes ist die Talentsichtung und -förderung, sowie Vorbereitung der Athleten auf nationale und internationale Wettkämpfe, speziell in der Disziplin Canopy

Piloting. Der Kader besteht aus vier Springern, betreut durch Stützpunktleiter Gerhard Währisch und Stützpunkttrainer Tobi Koch.

So ging es dann Ende Mai in unser erstes Trainingslager nach Klatovy. Nach einem doch eher kühlen ersten Tag entschied sich das Wetter aber um und wir konnten die gesamte Zeit über bei viel Sonnenschein und guten Windbedingungen durchgehend trainieren. So begann der erste Trainingstag wie auch jeder weitere Tag mit frühem Aufstehen und gefühlt noch früherem Frühsport, aber zu ordentlichem Training gehört auch ordentliche Vorbereitung, und wer lange und unfallfrei trainieren will, muss auch die entsprechende körperliche Fitness mitbringen. Konkret gestaltete sich das Ganze so: Morgens 8:15 Treffen in Sportkleidung und erst einmal eine lockere Runde Joggen zum Aufwärmen. Dabei wurde gleichzeitig die Chance genutzt, das Landegebiet kennenzulernen und zusammen mit dem Coach zu besprechen, wie und wo wir gezielt zu unseren Landungen ansetzen könnten. Danach folgten das Vorbereiten der Sprungausrüstung und das Verteilen der Sprungaufträge. Dann ließ die erste Maschine auch nie lange auf sich warten und nach der Landung war man wie durch Zauber- oder beziehungsweise Trainerhand auch schon für die nächste Maschine eingetragen. Der so teilweise etwas enge Zeitplan war nicht immer ganz einfach zu erfüllen, die



persönlichen Trainingserfolge und beim einen oder andern neue Tagessprungzahlrekorde sprechen allerdings für sich. Da sich unser Team derzeit in zwei Anfänger und zwei Fortgeschrittene aufteilt, waren die jeweiligen Aufträge entsprechend unterschiedlich. Während die einen daran gehen, Erlerntes zu festigen und Routine aufzubauen, sind die anderen dabei, erst einmal die entsprechenden Grundlagen zu schaffen. Dabei waren es gerade die Rookies, die ein ums andere Mal auch den Trainer erstaunen konnten. Besonders von Vorteil für die beiden fortgeschrittenen Springer war, dass in Klatovy seit mehreren Jahren die Deutsche Meisterschaft im Canopy Piloting im Rahmen eines großen internationalen Wettkampfes ausgetragen wird. So war es möglich, originale Wettkampfbedingungen zu erleben und – viel entscheidender – unter diesen zu trainieren, ein bedeutender Grundstein auf dem Weg zu echtem kompetitiven Canopy Piloting. Gerade diese infrastrukturellen Gegebenheiten waren für Trainer und Stützpunktleiter am Ende dafür ausschlaggebend, Klatovy anderen europäischen Sprungplätzen vorzuziehen. Auf Grund der besonders guten und realitätsgetreuen Trainingsmöglichkeiten gilt Klatovy als ein europaweiter Hot Spot für Athleten ihrer Disziplin, und so war es möglich, dass die jungen Nachwuchsathleten das Gespräch mit bereits wettkampferprobten erfahreneren Springern suchen konnten, die ebenfalls vor Ort

waren und trainierten. Erfahrungsaustausch und Ratschläge waren und sind von unschätzbarem Wert und machten sich noch während des Trainingslagers bemerkbar.

Zum Ende des Trainingslagers hatten wir rund 200 Sprünge absolviert und begaben uns am Samstag vor Pfingsten mit großen Fortschritten und großartigen Erinnerungen im Gepäck auf die Heimreise. Zurück an unserem Heimatsprungplatz in Marl werden in den kommenden Wochen und Monaten eigens für den Leistungsstützpunkt geschaffene Trainingsmöglichkeiten genutzt werden, um die in intensiver Arbeit gewonnenen Fortschritte in allen Leistungsklassen langfristig zu festigen. Die dem Stützpunkt zur Verfügung gestellten Fördermittel werden dazu aufgewandt, abseits des regulären Sprungbetriebes Trainingssprünge für die Nachwuchsathleten zu ermöglichen. Eine Entkopplung vom regulären Sprungbetrieb ist hier sinnvoll, da so Ruhe, Konzentration und Sicherheit der Athleten einfacher gewährleistet werden können. Ideale Voraussetzungen also für hervorragenden Leistungen.

An dieser Stelle möchten wir die Gelegenheit nutzen und uns für die Unterstützung durch den Landessportbund Nordrhein-Westfalen e. V. und den AEROCUB | NRW e. V. bedanken.

Text: Benjamin Lampe
Fotos: VfF Marl e.V.

WINGS OVER MARL 2019

14 Jahre Wingsuit Performance-Fliegen im Ruhrgebiet



- 1: WOM-Banner
- 2: Exit
- 3: Eine starke Gruppe:
Die Teilnehmenden des WOM 19

Seit 2015 ist die Wingsuit Performance eine offiziell anerkannte Disziplin der FAI (Fédération Aéronautique Internationale). In Marl reicht ihre Geschichte jedoch wesentlich weiter zurück. Denn dieses Jahr war es bereits der 14. Wettkampf dieser Art. Hinzu kam die Ausrichtung der Deutschen Meisterschaft für Wingsuit Performance mit Unterstützung der Bundeskommission Fallschirmsport (BKF).

Grundlegendes Ziel der drei Subdisziplinen, die sich am treffendsten mit den Begriffen „länger, weiter und schneller“ beschreiben lassen, ist, die bestmögliche (Flug-)Leistung zu erbringen. In den Bereichen Time, Distance und Speed müssen die Teilnehmer in einem Wettkampf-Fenster von nur 1000 Höhenmetern (3000m–2000m über Grund) die jeweils maximale Freifallzeit, die maximal zurückgelegte Distanz über Grund und die maximale (durchschnittliche) horizontale Geschwindigkeit erzielen. Ihre Leistung wird dabei über einen GPS-Tracker, der am Helm befestigt ist, festgehalten. Zum besseren Verständnis die in diesem Jahr in den jeweiligen Disziplinen erreichten Höchstwerte:

Time:	91,6 Sekunde Freifallzeit
Distance:	2658 Meter zurückgelegte Strecke
Speed:	234,6 km/h horizontal über Grund
Flare:	70,1 m gewonnene Höhe.

Highlight abseits des Wettbewerbs war unsere Fun-Flare-Challenge. Wer glaubt, dass sich mit dem Wingsuit der freie Fall lediglich verzögern lässt, täuscht sich. Mit der richtigen Technik fliegt man tatsächlich wieder nach oben.

Widrige Wetterbedingungen ließen uns am ersten Wettkampftag trotz lobenswerter Frühaufsteher-Disziplin aller Beteiligten erst ab dem späten Vormittag mit den ersten Wertungs-sprüngen starten. Da sich pro Absetzvorgang bis zu fünf Springer gleichzeitig in der Luft befinden, die parallel verlaufenden Flugrichtungen folgen müssen, ist eine freie Sicht auf den zuvor festgelegten Zielpunkt wichtig und sicherheitsrelevant. Bei einer am Ende des Tages verbliebenen Restzeit von nur vier Minuten für den Take-off des letzten Loads konnten wir eine komplette Wertungsrunde zusammenbringen.

Zum Glück, denn sowohl der zweite Wettkampftag als auch der Reservetag sind sprichwörtlich ins Wasser gefallen.

„Wings over Marl“ unterscheidet sich von anderen Wingsuit Performance-Wettkämpfen. Beim Verein für Fallschirmsport Marl e. V. stehen Spaß, eine freundschaftliche Atmosphäre und die Möglichkeit, gerade den Nachwuchs für diese Disziplin zu begeistern, im Vordergrund. Vergleichbare Events dieser Art und vor allem Größe gibt es kaum. So kamen in diesem Jahr 43 Teilnehmer aus elf Nationen, viele davon aus weiten Teilen Europas und den USA. Die Organisation für einen reibungslosen Ablauf erfordert eine entsprechende Infra- und Vereinsstruktur, die Hingabe für eine Menge ehrenamtlicher Arbeit und großzügige Sponsoren.

Doch der Dank gilt nicht allein den Sponsoren. Auch in diesem Jahr begeisterten uns wieder unser Pilot Micka Mahier mit präzisen Anflügen und perfekter Umsetzung unserer Wünsche (Merci!), unsere Schiedsrichterin Jule Radow mit schier endloser Geduld und Ruhe trotz schwieriger Entscheidungen, die reibungslose Kooperation mit der Deutschen Flugsicherung und das Verständnis der Luftaufsicht, die anhaltende Unterstützung seitens der kompletten Vereinsführung, des Manifests und insbesondere einzelner Mitglieder, die sich ungefragt und uneigennützig in den Dienst dieses letztendlich doch familiären Events gestellt haben. Ihnen allen gebührt unser Dank.

Als **Sieger der einzelnen Klassen** sind in diesem Jahr

- Marcel Lehmann (Intermediate/Rookie)
- Fabio Neujahr (Advanced)
- Alexey Galda (Open – ebenfalls Vorjahressieger)

hervorgegangen.

Die Deutsche Meisterschaft entschied sich wie folgt:

1. Alexey Galda,
2. Florian Kaschuba
3. Marcel Peters

Alle Ergebnisse sind über die Online-Plattform Skyderby einsehbar (www.skyderby.ru/events).

Keiner der Teilnehmer musste jedoch mit leeren Händen



2



3

nach Hause gehen. Der Preisverleihung schloss sich die Tombola an, die neben zahlreichen und großzügigen Sachpreisen vielen Teilnehmern ein zusätzliches Lächeln bescherte. Der erste Teilnehmerplatz für „Wings over Marl 2020“ ist bereits reserviert: Im Vorfeld unserer diesjährigen Fun-Flare-Challenge durften alle Interessierten raten, welche Höhe erzielt werden würde. Mit ihrem Tipp von 69,369 m lag Karin Bauch weniger als 80 cm neben dem erreichten Ergebnis (70,1 m) und gewann damit eine Wild-Card für nächstes Jahr. Wenn das kein guter Grund für Karin ist, endlich mit dem Wingsuit-Fliegen zu starten! Für Nachwuchs ist also gesorgt.

Wingsuit-Fliegen ist in unserem Sportbereich zwar vergleichsweise jung, jedoch gibt es einen deutlichen Aufwärtstrend: Nicht nur in der rasant fortschreitenden Entwicklung von Wingsuits, sondern auch in zunehmenden Anfragen, ei-

nen der begehrten Teilnehmerplätze zu bekommen. Auch der Zusammenschluss mehrerer europäischer Ausrichter zu einer Wettkampfserie, den Wingsuit Performance Games (kurz WSPG), spricht dafür, dass „Wings over Marl“ auch in Zukunft Freunde gleicher Leidenschaft aus vielen Teilen dieser Welt zusammenführen darf.

Philip Berstermann, selbst Fallschirmspringer und einer der wohl talentiertesten Kameraspringer, hat das, wofür dieser Wettbewerb steht, im WoM-Aftermovie festgehalten. Danke, Philip.

Mehr Informationen zu „Wings over Marl“ gibt es in der gleichnamigen Gruppe auf Facebook (www.facebook.com/wingsovermarl).

Autoren: Felix Selent, Daniel Leithold

Fotos: Daniel Leithold

IM FORMATIONSFLUG MIT GISELA HINNEMANN



Gisela Hinnemann, LSB-Vizepräsidentin Leistungssport, ist am Landesleistungszentrum Marl im Tandem mit Landestrainer Tobi Koch gesprungen. Der Bericht zum Sprung: www.aeroclub-nrw.de

v.l.: Benedikt Lampe, Gisela Hinnemann, Tobi Koch, Nicolas Vilter
Foto: Maurice Kostros

TARNKAPPEN-SEGELFLUG

... und ein Gegenmittel

Sichtbarkeit ist in der Fliegerei nicht nur aus Gründen der Flugsicherheit eine darwinsche Notwendigkeit. Sichtbarkeit ist vor allem auch ein Vitalkriterium für die Erhaltung der Artenvielfalt des Luftsports im Allgemeinen und die des Segelfluges im ganz Besonderen.

Während Luftsportarten wie Paragliding oder Fallschirmspringen sich immer wieder aufs Neue erfinden und dies dem geeigneten „User“ plausibel vermitteln, tradieren wir Segelflieger so vor uns hin. Vor einigen Jahren hat daher der heutige Vorsitzende der Bundeskommission Segelflug Walther Eisele die Initiative auf Bundesebene ergriffen und das Projekt „StartUP Gliding“ vorgestellt – eine Marketingstrategie für Segelflugvereine, die auf ein unterdimensioniertes Leidensniveau traf und damit ohne nachhaltige Wirkung blieb.

Der Segelflugsport in Deutschland findet nach wie vor im Tarnkappen-Modus statt und das Leidensniveau unserer Vereine steigt. In unserer Innenwahrnehmung auch gerne als Breitensport bezeichnet, ist der Segelflugsport nach wie vor für die Öffentlichkeit so gut wie unsichtbar. Ich nehme an dieser Stelle ausdrücklich die großartigen und unermüdlichen Anstrengungen Einzelner aus, die sich regional mit der Unerschrockenheit eines Don Quijote dem Thema Öffentlichkeitsarbeit widmen. Da diese Kärner-Arbeit jedoch auf den Schultern einiger Weniger ruht, wird nach einem Instrument gesucht, das sowohl Luftsportvereine und -verbände als auch die (noch) nicht fliegende Öffentlichkeit motiviert und begeistert.

Ende September stellte das Cyber Innovation Hub der Bun-

deswehr einen Segelflugsimulator vor, der das Potenzial hat in Kombination mit einem stringenten Marketingkonzept genau das gesuchte Instrument zu werden, um dem Segelflugsport die existenzbedrohende Tarnkappe zu entreißen. Als Spin-Off der Segelflugausbildung angeheurer Luftwaffenpiloten für das Trockentraining konzipiert, ist dieser auf einem vollbeweglichen Gamersitz konstruierte Simulator mit VR-Brille (Pilot) und großem Monitor (Zuschauer) sehr kompakt und leicht zu transportieren.

Zentral (Segelflugschulen) oder dezentral (Aeroclub NRW) zielt das Potenzial des SIM gleichermaßen nach innen und nach außen. Insbesondere die Reduzierung der Ausbildungszeit und das gefahrlose Einüben von Verfahrenstechniken dürfte für die Vereine von Interesse sein. Der emotionale Kick der optischen Dreidimensionalität in Verbindung mit Beschleunigungskräften wird wiederum für gehörigen Andrang beim Publikum außerhalb der Fliegerei sorgen.

Die größte Herausforderung wird demnach darin bestehen, diesem Publikum einen reibungsarmen Transfer in die reale Segelflugwelt zu vermitteln. Gelänge dies, hätten wir mit einem Schlag nicht nur einen omnipotenten Flugsimulator, sondern eine hocheffektive Mitgliedergewinnungsmaschine.

Der Aeroclub NRW und auch Segelflugschulen sind vom Potenzial der Simulatoren vollkommen überzeugt und haben bereits welche erworben oder werden dies in Kürze tun. Die ersten fünf Simulatoren kommen Anfang Oktober in Oerlinghausen, auf der Wasserkuppe, in Fürstfeldbruck und in Roth zum Einsatz.

Text: Stephan Olessak

THEMENPAPIER FÜR DEN BUNDESVERKEHRSMINISTER

DAeC-Präsident Stefan Klett hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ein Themenpapier vorgelegt. Auch sagte er dem BMVI für die Erarbeitung relevanter Umsetzungsbestimmungen Unterstützung durch die Fachreferate des Spitzenverbandes zu. Der Erhalt und die Erweiterung des frei zugänglichen Luftraums für Luftsport und Allgemeine Luftfahrt markieren den zentralen Punkt des Papiers.

Text und Foto: DAeC

Im Juli war DAeC-Präsident Stefan Klett (r.) zu Besuch bei Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (l.).



FLY-IN NRW IN SCHAMEDER



WERTUNG:

	Motorflug	Motorsegler	Ultraleichtflug	Segelflug
jüngste Pilotin/ jüngster Pilot	Florian Lumpe	Thilo Schirmer	Jasmin Hegener	Sven Henrich
älteste Pilotin/ ältester Pilot	Klaus Mohr	Alfred Düllberg	Werner Höhn	Christian Schrage
weitester Anflug	Hans Peukers	Günter Broch (stellvertretend für alle Motorsegler vom Flugplatz Meiersberg)	Werner Höhn	Sven Henrich/ Christian Schrage

Am letzten Augustwochenende lud die UL- und Motorflugkommission wieder zum traditionellen Fly-In des Aeroclubs I NRW ein. Gastgeber der 55. Auflage dieses Fliegertreffens war der FSV Schameder-Wittgenstein e. V. Gleichzeitig richtete der FSV unter der Leitung seines ersten Vorsitzenden Jan-Ulrich Schweitzer Flugtage aus Anlass des 700-jährigen Dorfjubiläums gemeinsam mit der Dorfgemeinschaft aus. So kamen die 47 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Fly-Ins bei bestem Fliegerwetter voll auf ihre Kosten. Currywurst, Pommes, Kaffee und Kuchen und obendrein eine tolle Airshow mit Motor- und Segelkunstflug sowie grandiosen Modellflugvorführungen. Nach den Begrüßungsworten unter anderem von Stefan Klett als Präsident des DAeC erfolgte die Siegerehrung in den einzelnen Flugzeugklassen – siehe Kasten. Hervorzuheben ist hier Werner Höhn. Der ehemalige Vorsitzende der UL-Kommission startete morgens vom Flugplatz Marl-Loemühle mit dem Ziel Emden. Von dort flog er dann zum Flugplatz Schameder. So konnte Werner nicht nur den Pokal für den ältes-

ten Teilnehmer, sondern auch den für den weitesten Anflug in Empfang nehmen. Auch nahmen wieder Segelfluggpiloten am Fly-In teil. Christian Schrage und Sven Henrich ließen sich jeweils mit ihren Segelflugzeugen vom Flugplatz Hünsborn nach Schameder schleppen. Den Wanderteller für den Verein mit den meisten teilnehmenden Flugzeugen teilen sich in diesem Jahr der LSV Hünsborn und der LSV Meschede. Beide Vereine sind mit je fünf Flugzeugen nach Schameder geflogen. Mit dem obligatorischen Gruppenbild war dann der offizielle Teil des Fly-Ins beendet. Um den Flugtag bis zuletzt genießen zu können, flogen einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer erst gegen Abend oder am nächsten Tag nach Hause.

Wer jetzt Interesse hat, mit seinem Verein das Fly-In im nächsten Jahr auszurichten, kann sich gern an die UL- und Motorflugkommission oder die Geschäftsstelle des Aeroclubs I NRW wenden. Auch kann das Fly-In gern mit einem Flugtag oder Tag der offenen Tür verbunden werden.

Text: Matthias Gudorf; Fotos: Simone Kramer

EINMAL UM ITALIEN BITTE!



Der Bericht über die diesjährige Sommertour der Motor- und Ultraleichtflugkommission NRW „Einmal um Italien bitte“ ist unter www.aeroclub-nrw.de veröffentlicht.

NRW AKTIV

16.5. – 15.9.19

Die Rubrik „NRW aktiv“ führt Termine auf, die ehrenamtlich Engagierte und die Mitarbeiter der Landesgeschäftsstelle NRW für den organisierten Luftsport in dem oben definierten vergangenen Zeitraum wahrgenommen haben.

Duisburg, 18.5.19

Die LadiesCom des Landessportbundes NRW mit interessanten Vorträgen und Workshops bot vielfältige Gelegenheiten, miteinander zu kommunizieren, sich fortzubilden, Erfahrungen zu teilen, Spaß zu haben und Netzwerke zu spannen. Für den AEROCUB | NRW hat Sybille Krummacher teilgenommen.

Düsseldorf, 16.5.19

Stefan Klett nimmt am Empfang beim Landtagspräsidenten in Düsseldorf teil.

Duisburg, 23.5.19

Sitzung des Technischen Ausschusses

Hachen, 25.5.19

Arbeitstagung der Frauen- und Gleichstellungsbeauftragten des LSB NRW. Für den AEROCUB | NRW hat Sybille Krummacher teilgenommen.

Radevormwald, 26.5.19

Eröffnung des Wennema-Cups, Junioren Segelflugwettbewerb in Radevormwald. Die Siegerehrung hat am 1.6. stattgefunden. Stefan Klett war vor Ort.

Duisburg, 27.5.19

Sitzung des Haushaltsausschusses. Zur zweiten Sitzung des Haushaltsausschusses haben Schatzmeisterin Evelyn Höfs und GF Boris Langanke eine Mitarbeiterin unseres Versicherungspartners P.H. Braasch als externe Referentin hinzugezogen. Es wurden viele Detailfragen rund um das Versicherungspaket besprochen

Duisburg, 6.6.19

Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums in Duisburg.

Oerlinghausen, 8.6.19

Qualifikationsmeisterschaft der Junioren im Segelflug. Stefan Klett ist vor Ort.

Essen, 13.6.19

Info-Veranstaltung der Landesregierung zum Förderprogramm „Moderne Sportstätte 2022“. Stefan Klett und Boris Langanke nehmen teil. Fazit: Eine Förderung in diesem Ausmaß mit einem derartig unbürokratischen Verfahren hat es noch nie gegeben. Das wird auch dem Luftsport in NRW Auftrieb verschaffen.

Berlin, 27.6.19

Stefan Klett bei der Anhörung zum Klageverfahren der ED-Rs anlässlich des Erdogan-Besuchs 2018. Begleitet durch Justitiar Patrick Kreimer und Volker Engelmann.

Oerlinghausen, 29.6.19

Sommerklausur des Präsidiums. An zwei Tagen trafen sich bei bestem Wetter die Mitglieder des Präsidiums in den Räumen unserer Luftfahrerschule, um eine umfangreiche Tagesordnung zu besprechen.

Duisburg, 1.7.19

Schatzmeister Evelyn Höfs und Geschäftsführer Boris Langanke vertreten den LV bei einer wichtigen Sitzung der Sporthilfe e.V., einem unserer Versicherungspartner beim LSB.

Dortmund, 3.7.19

Treffen Peter Gomolzig, VP Charly Lerch, VPin Tamara Neumann, sowie GF Boris Langanke zur strategischen Neuausrichtung der technischen Betreuung unserer Halter und Vereine.

Duisburg, 4.7.19

Sitzung des Technischen Ausschusses unter der Leitung von Walter Linden.

Duisburg, 5.7.19

Landesjugendleiter Jan Eikmeier und GF Boris Langanke führen Bewerbungsgespräche zur Neubesetzung der Fachkraftstelle „NRW bewegt seine Kinder“. Bergisch Gladbach, 5.7.19 Manfred Steinbach wird für 50 Jahre ehrenamtliche Tätigkeit als Fluglehrer geehrt. Der Bergische Luftsportverein bereitete ihm eine gebührende Feier, Stefan Klett überreicht ihm unter Mitwirkung des GF Boris Langanke im Namen des Verbandes die Ehrung.

Hachen, 5.-7.7.19

Interessante Fachvorträge und kollegialer Austausch bei dem Impuls-Forum der Sport- und Vereinsentwicklungstagung des Landessportbundes. Für den AEROCUB | NRW hat Daniela Blobel teilgenommen.

Borkenberge, 11.7.19

Rundflug und Gespräche mit dem Landrat des Kreises Coesfeld Dr. Christian Schulze Pellengahr auf Einladung der Borkenberge Gesellschaft. Stefan Klett ist gemeinsam mit GF Boris Langanke vor Ort. Weitere Kontakte sind bereits erfolgt. Hier hat der Luftsport einen neuen Freund gewonnen. Gutes Team vor Ort!

Leverkusen, 12.7.19

Stefan Klett bei der Eröffnung der Segelflug-Junioren-Qualifikationsmeisterschaft.

Düsseldorf, 12.7.19

Boris Langanke bespricht in der Staatskanzlei Details zur Neuausrichtung der Fördermittel zur Verbesserung der Flugsicherheit.

Flugplatz Essen-Mülheim, 3.7.19

Treffen Peter Gomolzig, CAMO-Leiter Julian Hilbig und GF Boris Langanke zu Detailfragen der technischen Betreuung unserer Halter und Vereine.



Steinfurt, 20.7.19

Stefan Klett besucht die Luftsportgemeinschaft Steinfurt anlässlich des 50jährigen Flugplatzjubiläums.

Dortmund, 23.7.19

VPin Tamara Neumann, CAMO-Leiter Julian Hilbig, stellv. GFin Daniela Blobel, sowie GF Boris Langanke legen die operativen Abläufe der Technischen Betriebe des LV fest.

Flugplatz Marl-Loemühle, 3.8.19

LSB-Vizepräsidentin Gisela Hinemann nimmt die anlässlich der Eröffnung des Fallschirmsport-LLStP Marl ausgesprochene Einladung zum Tandemsprung mit Landestrainer Tobias Koch wahr. Alle Seiten waren mehr als begeistert. Daniela Blobel und Boris Langanke begleiten das Ganze und hatten auch ihren Spaß.

Mülheim, 13.8.19

Gespräch mit NRW Wirtschaftsminister Andreas Pinkwart zum Erhalt des Luftsports auf und in Essen Mülheim. Stefan Klett ist vor Ort und gewinnt neue Kontakte in Fragen der Windenergie.

Oerlinghausen, 15.8.19

Vorstandssitzung der Segelflugschule Oerlinghausen. Stefan Klett leitet als Vorsitzender des Vereins die Sitzung.

Grefrath, 23.-25.8.19

Unter aktiver Beteiligung der Sportfachgruppen Motor- und Ultraleichtflug, Ballonsport, Fallschirmsport und Modellflug hat die Luftsportjugend gemeinsam mit dem ausrichtenden Verein, dem LSV Grenzland, das Airlebnis NRW durchgeführt. Nach 2016 fand das Airlebnis in diesem Jahr bereits zum zweiten Mal in Grefrath statt. Für den Verband waren unter anderem GF Boris Langanke und stellv. GFin Daniela Blobel vor Ort. Der Sommer hat mit „Nullachtel“ und 31 Grad im Schatten auch noch mal alles gegeben.

Zülrich, 23.-25.8.19

Modellflug: Der Eifelpokal feiert seinen 50. Geburtstag. 135 Pilotinnen und Piloten aus elf Nationen sind beim Jubiläumswettbewerb am Start. Der Eifelpokal wurde mit dem „IKARUS“ ausgezeichnet – ein Wanderpokal, der seit vielen Jahren vom Sportausschuss Freiflug im DAeC verliehen wird.

Gelsenkirchen, 28.8.19

Tamara Neumann, Willi Eimers, Patrick Kreimer und Boris Langanke treffen sich mit Vertretern des Kreises Recklinghausen, der Mingas GmbH sowie der Steag GmbH, um über die Situation zur Planung eines Windrades nahe des Ballonstartplatzes Gladbeck zu diskutieren.

Duisburg, 23.5.19

Sitzung des Technischen Ausschusses

Duisburg, 28.8.19

Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums. Unter Leitung des Präsidenten wurde eine umfangreiche Tagesordnung effektiv abgearbeitet.

Schameder, 31.8.19

Fly-In NRW des AEROCUB | NRW e. V. im Rahmen des Flugplatzfestes des FSV Schameder. Auch hier war das Wetter dem exzellenten Programm des Flugtages mehr als gewogen. Volker Engelmann und Christian Schücker als Vertreter der Motor- und Ultraleichtflugkommission konnten zusammen mit Matthias Gudorf die anfliegenden Piloten herzlich begrüßen. Stefan Klett und Boris Langanke nahmen den Weg ins Wittgensteiner Land auch gerne auf sich. Dank an den FSV und die FlyIn-Verantwortlichen für diese Leistung.

Paderborn, 01.09.19

Auf Initiative des DAeC, speziell seines Präsidenten Stefan Klett, konnte sich auf dem Flugplatz Haxterberg der Bundestagsabgeordnete Dr. Carsten Linnemann bei Rundflügen im Segelflugzeug – mit Kunstflug-Vizeweltmeister Eugen Schaal – über das Verhältnis Luftsport zu Windenergie ein eigenes fundiertes Bild machen. Mit dabei waren der MdL Bernhard Hoppe-Biermeyer, der Präsident des KSB Paderborn Diethelm Krause, DAeC Vizepräsident Gunter Schmidt, sowie für den Verband die Vizepräsidenten Tamara Neumann und Matthias Podworny, unterstützt durch GF Boris Langanke. Trotz des ausgesprochen schlechten Wetters war der Tag dank der Planung und Mitwirkung der LSG Paderborn ein ziemlicher Erfolg.

Duisburg, 3.9.19

Schatzmeisterin Evelyn Höfs und GF Boris Langanke besprechen den Haushalt als Planung zum letzten Quartal 2019.

Düsseldorf, 4.9.19

GF Boris Langanke konnte als Gast an einer Sitzung des Fachausschuss Windenergie im Landtag teilnehmen. Diese Teilnahme ist ein direktes Ergebnis des Termins in Paderborn am Sonntag zuvor.

Uslar, 6.-8.9.19

Deutschland-Cup der Fallschirmspringer und Deutsche Meisterschaft

Steinfurt, 6.-9.9.19

Luftsportjugendtag NRW

Steinfurt, 6.-9.9.19

Jugendvergleichsfliegen NRW. Das letzte Mal fand diese Veranstaltung 2003 in Steinfurt statt. Erneut konnte der Verein seine Expertise in Planung, Vorbereitung und Durchführung dieses anspruchsvollen Termins unter Beweis stellen. Die jugendlichen Piloten überzeugten allesamt durch ihren sehr hohen Leistungsstand. Die Schiedsrichter unter Leitung von Frank Hofmann (Mr. Jugendvergleichsfliegen himself) hatten es ziemlich schwer und mussten genauestens hinschauen. Zur Siegerehrung konnte Landesjugendleiter Jan Eikmeier den stellv. Bürgermeister der Stadt Steinfurt Hans Günther Hahn, den Vorstand des KSB Steinfurt Uli Fischer und für den Verband Boris Langanke begrüßen. Auch unsere beiden neuen Mitarbeiterinnen der LSJ, Nina Int-Veen und Janina Nentwig, waren anwesend und konnten sich voll integrieren.

Duisburg, 11.9.19

Die Findungskommission des LV tagt unter Vorsitz von VP Charly Lerch. Vier Kandidaten für das Amt des Präsidenten wurden gefunden.

EURE ANSPRECHPARTNER

AEROCUB | NRW e. V.
Friedrich-Alfred-Str. 25
47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844-0
Fax.: (0203) 77844-44
info@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de

Boris Langanke
Geschäftsführer
Tel.: (0203) 77844-11
langanke@aeroclub-nrw.de

Daniela Blobel
stellvertretende Geschäftsführerin
· Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: (0203) 77844-52
blobel@aeroclub-nrw.de

Nicole Schubutz
Sekretariat
· Mitgliederverwaltung
· Rettungs- und Sicherheitsgerät
· Ehrungen
Tel.: (0203) 77844-12
schubutz@aeroclub-nrw.de

Pamela Surmiak
Mitarbeiterin im Sekretariat
Tel.: (0203) 77844-52
surmiak@aeroclub-nrw.de

Manuela Steininger
Buchhaltung
· Rechnungs- und Mahnwesen
Tel.: (0203) 77844-13
buchhaltung@aeroclub-nrw.de

Hermann-J. Hante
Ausbildungsleiter
· Segelflug, Motorsegelflug,
Fallschirmsport, Ultraleichtflug
· Übungsleiter
· Sportzeugen
· Referat UL
Tel.: (0203) 77844-15
hante@aeroclub-nrw.de

Manuela Mauter
Sachbearbeiterin Ausbildung
Tel.: (0203) 77844-14
mauter@aeroclub-nrw.de

Janina Nentwig
Fachkraft NRW bewegt seine KINDER!
Tel.: 0203 / 77844-31
nentwig@aeroclub-nrw.de

Julian Hilbig
Leiter CAMO
Tel.: (0203) 77844-25
hilbig@aeroclub-nrw.de

Kim Sütterlin
Koordination Technische Betriebe
Tel.: 0203 / 77844-22
camo@aeroclub-nrw.de

Jan Delbeck
Koordination Technische Ausbildung
Tel.: (0203) 77844-21
werkstatt@aeroclub-nrw.de



LUFTSPORTJUGEND NRW

Nina Int-Veen
Jugendbildungsreferentin
Tel.: 0203 / 77844-32
info@lsj.de

Janina Nentwig
LSJ-Büro
nentwig@aeroclub-nrw.de
janina@lsj.de

LUFTSPORTSCHULE DES VERBANDES

Segelflugschule Oerlinghausen
Robert-Kronfeld-Str. 11
33813 Oerlinghausen
Tel.: (05202) 9969-0
info@segelflugschule-oerlinghausen.de
www.segelflugschule-oerlinghausen.de

IMPRESSUM

Herausgeber:
AEROCUB | NRW e.V.
vertreten durch Stefan Klett (Präsident)
und Dr. Karl-Dieter Lerch (Vizepräsident)
Friedrich-Alfred-Str. 25
47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844-0
VR-Nr. 50680 Duisburg
redaktion@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de

verantwortlich i.S.d.P.
Boris Langanke (Geschäftsführer)

Redaktionsleitung:
Daniela Blobel
redaktion@aeroclub-nrw.de

Redakteure:
Das Redaktionsteam besteht aus Vertre-
tern der Sportfachgruppen und Gremien:

Ausbildung: Matthias Podworny,
matthias.podworny@t-online.de
Ballonsport: Wilhelm Eimers,
Benjamin Eimers, ballon@ballon.org
D-Kader: Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Fallschirmsport: Gerhard Währisch,
gw@wfnetz.de
Fragen der Gleichstellung:
Dr. Sybille Krummacher,
gender@aeroclub-nrw.de
Interdisziplinäre Fachbeiträge:
Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Landesleistungsstützpunkt Aachen
Segelflug:
Reinhold Säger,
reinhold-saenger@web.de
Luftsportjugend: Jan Eikmeier, jan@lsj.de
Luftsportschule des Verbandes:
Stephan Olessak,
info@segelflugschule-oerlinghausen.de
Modellflug: Evelyn Höfs,
wue.hoefs@aeroclub-nrw.de

Motorflug / Ultraleichtflug:
Christian Schücker,
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de
Segelflug: Dr. S. Baumgartl,
seko@aeroclub-nrw.de
Technik: Julian Hilbig,
hilbig@aeroclub-nrw.de
Umweltbeauftragter: Klaus Kosmalla,
klaus.kosmalla@dokom.net

Verlag: Equip Werbung & Verlag GmbH, Bonn

Gestaltung: Rosa Platz, Köln

Druck:
Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Lektorat: Elisabeth Säger, Georg Bungter,
Heike Schiemann

Das Luftsportmagazin erscheint in diesem Jahr dreimal
als offizielles Mitgliedsmagazin des AEROCUB | NRW
e. V. Alle Inhalte des Magazins sind urheberrechtlich
geschützt. Wiedergabe – auch in Auszügen – nur mit
vorheriger, ausdrücklicher Zustimmung des Verbandes.

MEHR SICHERHEIT BEI SEGELFLUGWETTBEWERBEN

Eine Initiative



Startaufstellung der Segelflugzeuge bei einem Wettbewerb (Bild: M. Klicks)

Der zentrale Segelflugwettbewerb ist wohl die höchste Stufe des Überlandsegelfluges im sportlichen Vergleich mit anderen. Aber die Statistiken belegen das darin innewohnende erhöhte Unfallrisiko. Obwohl der/die Wettbewerbspilot/in im Allgemeinen über einen höheren Erfahrungs- und Trainingsstand verfügt, kommt es häufiger zu Unfällen, was so nicht hingenommen werden darf. Hierbei stellt sich die Frage, ob neben den gesetzlichen Regeln die gegenwärtigen Durchführungs- und Ausführungsbestimmungen der Segelflugsportwettbewerbsordnung (SWO) ausreichen, um den sportlichen Vergleich fair, mit dem Schwerpunkt Flugsicherheit, durchführen zu können. Ziel des Segelflugsportes muss sein, Wettbewerbe so sicher zu machen, dass sie von der Basis und dem Breitensport mehr als bisher wahrgenommen und anerkannt werden und die Wettbewerber unversehrt bleiben. Die Initiative mehr Sicherheit bei Wettbewerben nennt Fakten und zeigt Wege, wie dieses Ziel zu erreichen wäre.

Die Athleten müssen unversehrt bleiben, so fordert es der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB), in dem der DAeC verpflichtendes Mitglied ist. ([Link: https://www.aeroclub-nrw.de/download/kodex-swo-daec/](https://www.aeroclub-nrw.de/download/kodex-swo-daec/). **Kasten 1**)

Nachdem über viele Jahre die Unfallzahlen auf dem gleichen Niveau blieben, konnten diese mit der Einführung des Zielkreises mit Mindesthöhe vor vier Jahren drastisch reduziert werden ([Link: https://www.aeroclub-nrw.de/download/antrag-zielkreis-mit-mindesthoehe-2014/](https://www.aeroclub-nrw.de/download/antrag-zielkreis-mit-mindesthoehe-2014/)). Mit dieser Regel werden die Piloten gezwungen, bis zum Einflug in die Platzrunde die gesetzliche und sicherheitsbedingte Mindestflughöhe einzuhalten. Bis zu seiner Einführung wurde der Zielflugplatz in beliebig tiefer Höhe ohne Landeeinteilung angefliegen. Oft überflogen die Segelflugzeuge die Flugplatzgrenze in Höhe der Baumwipfel mit über 200 km/h Geschwindigkeit. Der Pilot musste nach den Regeln der SWO nur den Flugplatz erreichen, auch ohne Mindesthöhe. Das führte zu verantwortungslosen

Anflugversuchen, auch wenn dafür die Höhe des Flugzeuges nicht mehr reichte. Beides, zu schnell und auch mit zu wenig Höhe den Flugplatz anzufliegen – ein stabilisierter Endanflug mit 1,3 Vs fand nicht statt –, verursachte die nicht hinnehmbare hohe Zahl von Unfällen mit Toten und Verletzten bei Wettbewerben. Abgesehen von den Unfällen waren Chancengleichheit und Fairness verzerrt, weil die nach Gesetz und Sicherheit handelnden Wettbewerber gehandicapt waren. Dennoch wird an manchen regelnden Stellen im DAeC die Meinung vertreten, dass es hierzu keiner Regelung in der SWO bedarf und der Anflug der Selbstverantwortung der Piloten/innen überlassen bleiben kann. Diese Grundeinstellung weicht vom Kodex zur SWO ab (**Kasten 1**).

Der Zielkreis mit Mindesthöhe ist nur ein Beispiel zur Regelung in der SWO. Es bedarf weiterer Regelungen, um Wettbewerbe sicherer und fairer zu machen. Es kann hier gefragt werden, wieso die DAeC-Wettbewerbsordnung und auch die der Internationalen Segelflugorganisation (IGC) derlei Versäumnisse im Regelwerk aufweisen, mit nicht hinnehmbaren Folgen für die Gesundheit und das Leben der Segelflugsportler, sowie für die Reputation bei der Segelfluggemeinschaft, in der Öffentlichkeit und als Sport.

Segelflugwettbewerbe formierten sich um 1930, in einer Zeit der Segelfluggioniere. Es ging um die Entwicklung der Segelflugzeuge und die Fortschritte in der mit Segelflugzeugen zu erzielenden Flugleistungen nach dem Slogan „schneller, höher und weiter“. Dabei ging es um die Einheit von Flugzeug und Pilot als Maß für die Leistung und nicht um die sportliche Leistung des Piloten, also des Sportlers (**Kasten 1**). Eine Sichtweise, die der DAeC und die IGC für die Wettbewerbe nach dem Krieg übernommen haben und die bis in die Gegenwart nicht ganz abgelegt ist. So kam z. B. ein Pilot ohne vorherige Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft, wenn er dort mit einem Prototyp, der meistens bessere Leistungen als alle anderen Flugzeuge hatte, antreten konnte. Ein Kuriosum,

Kodex zur Erstellung der Segelflugsport-Wettbewerbsordnung (SWO) des DAeC *)

Die Erhöhung der Sicherheit im Segelflug ist eine der wichtigsten und vordringlichsten Aufgaben aller Fachgremien im DAeC und aller Regeln.

Die SWO ist ein Regelwerk für den Segelflugsport unter Berücksichtigung der Flugsicherheit, der Luftverkehrsgesetze und Sorgfaltspflicht im öffentlichen Verkehr.

Die SWO trägt der besonderen Verantwortung gegenüber jugendlichen und unerfahrenen Piloten Rechnung.

In die SWO sind die folgenden Regeln und Verordnungen eingebunden:

1. Die Aufnahmeordnung des DOSB, in dem der DAeC Mitglied ist und somit die Anerkennung als Sport im öffentlichen Sinne erhalten hat. Dort heißt es unter §3: Die Sportart (hier der Segelflug) muss die Einhaltung ethischer Werte wie z.B. Fairplay, Chancengleichheit, Unverletz-

lichkeit der Person und Partnerschaft durch Regeln und/oder ein System von Wettkampf- und Klasseneinteilungen gewährleisten,

2. die Luftverkehrsgesetze,
3. die im Verkehr erforderlichen Sorgfaltspflicht, § 276 Abs. 2 BGB,
4. die allgemeinen Regelungen zum sicheren Flugverkehr einschließlich der Segelflug-Betriebsordnung (SBO),
5. nachrangig die IGC-Wettbewerbsordnung der FAI und
6. Flugunfälle und aufgetretene Sicherheitsmängel, die sich im Rahmen von Wettbewerben ereignen, sind Gegenstand einer Bewertung durch den DAeC mit dem Ziel, die Sicherheit des Segelflugsports kontinuierlich zu verbessern.

*) Mehrheitlich beschlossen bei der Hauptversammlung der Bundeskommission Segelflugsport des DAeC in Hagen 2017

das dem Grundsatz im Sport – nämlich Chancengleichheit und Fairness – widersprach. Nicht der Pilot hatte die Leistung zur Qualifikation erbracht, sondern der Konstrukteur bzw. Flugzeughersteller. In den meisten Fällen hatten diese Prototypen bessere Leistungen, sodass der Pilot zudem einen Bonus bei der Deutschen Meisterschaft hatte. Nicht selten erreichte ein Pilot mit diesem Verfahren einen Platz in der Nationalmannschaft. Mitglieder der Nationalmannschaft werden der Deutschen Sporthilfe gemeldet. Gegenüber dieser muss der Sportler erklären, dass er die sportliche Leistung allein erbracht hatte. In der Historie von Segelflugwettbewerben, bei denen oft Weltrekorde erflogen wurden, spielte die Sicherheit der Piloten, wenn überhaupt, eine untergeordnete Rolle. So sind die Namen der Segelflugpioniere und damaligen Weltmeister häufig, zu häufig mit ihrem Pilotentod verbunden. Daher ist es nachvollziehbar, dass der ursprünglich vernachlässigte Schutz vor Unfällen für den Wettbewerbspiloten jetzt in den Vordergrund des Wettbewerbsgeschehens zu rücken ist. Es handelt sich um einen Prozess, der in den letzten 67 Jahren offensichtlich zu zäh fortgeschritten ist und jetzt beschleunigt werden muss.

Im Gegensatz zu anderen sportlichen Wettbewerben finden Segelflugwettbewerbe im öffentlichen Verkehrsraum, nämlich dem Luftraum, statt. Diese entscheidende Rahmenbedingung

spielte bis in die Neuzeit eine untergeordnete Rolle. Sie rückte erst nach und nach in das Bewusstsein der Veranstalter. Der Prozess ist noch nicht abgeschlossen, wie aus der SWO des DAeC, aber auch der IGC zu ersehen ist ([Link zur SWO: https://www.aeroclub-nrw.de/download/swo-daec-2019/](https://www.aeroclub-nrw.de/download/swo-daec-2019/)).

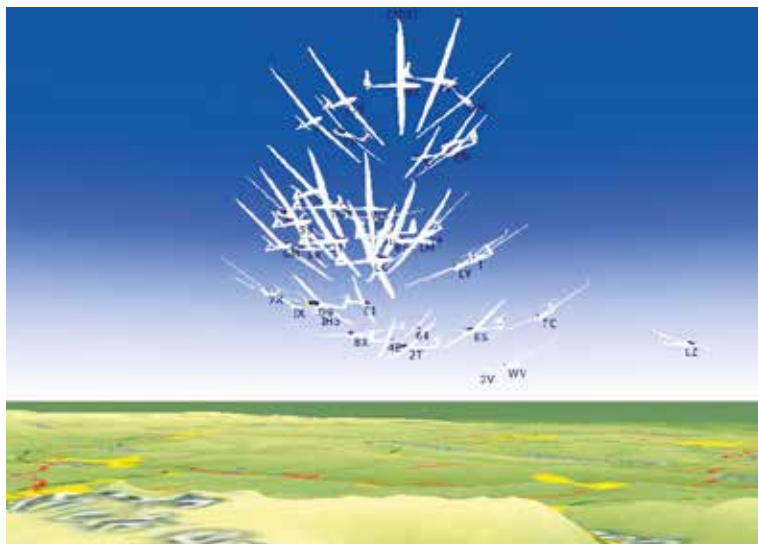
Hierzu sind beispielsweise zu nennen:

- Keine Kontrolle für die Unterschreitung der Sichtflugminima (IGC)
- Keine Kontrolle der Mindesthöhe AGL beim Überlandflug (DAeC und IGC)
- Keine Begrenzung der maximalen Abflughöhe AMSL am Startplatz (DAeC und IGC)
- Keine Kontrolle der minimalen Ankunftshöhe AGL am Ziel (IGC)
- Keine Begrenzung der minimalen Arbeitshöhe (Aufwindhöhe) beim Überlandflug (DAeC und IGC)

Die Wettbewerbsordnung ist aus dem Geist der Segelflugwettbewerbe, die in den 1930er Jahren stattfanden, entstanden und gewachsen. Sie hat sich dabei mehr oder weniger zufällig mit Elementen zur Sicherheit, Luftverkehrsordnung, Chancengleichheit und Fairness weiterentwickelt. Zufällig deswegen, weil es keinen Leitfaden, kein Pflichtenheft, kein „Grundgesetz“ oder dergleichen gab. Das wurde erst vor zwei Jahren anders, als mit einem Antrag an die Hauptversammlung der

Aufgaben eines Gremiums zur Flugsicherheit bei Segelflugwettbewerben

1. Kontinuierliche Ermittlung der Segelflugunfälle (deutsche Zulassungen)
 - a) im Rahmen von Wettbewerben (zentrale und dezentrale)
 - b) außerhalb von Wettbewerben
2. Unfallursachen in Wettbewerben unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation ermitteln und in Kategorien einteilen
3. Repräsentative Umfrage bei den Piloten/innen zu Wettbewerben
4. Empfehlungen mit den erhaltenen Erkenntnissen
5. Anpassung der Wettbewerbsregeln mit den erhaltenen Erkenntnissen durch das Gremium Flugsicherheit bei Segelflugwettbewerben
6. Sportliche Sanktion bei Regelverstößen während der Wettbewerbe und durch das Gremium Flugsicherheit bei Segelflugwettbewerben auch nach den Wettbewerben



Pulk von 42 Segelflugzeugen bei einem Wettbewerb, dargestellt mit dem Auswerteprogramm „seeyou“ mithilfe von Loggeraufzeichnungen in einem Höhenband von 200 m (Bild: P. Keller)



Target Fixation: (Nur noch) das Ziel im Auge

Warum verändert sich das Verhalten eines Piloten als Sportler beim Wettbewerb?

Der Konkurrenzdruck erhöht den Stresslevel, getrieben mit dem Ziel einer guten Platzierung. Mit diesem „Tunnelblick auf den Erfolg“, im Englischen treffend mit „target fixation“ genannt, wird das Risiko erhöht und werden die üblichen Grenzen überschritten (A.Ultsch).

Bundeskommission Segelflug des DAeC ein Kodex zur Erstellung der SWO verabschiedet und damit eingeführt wurde (**Kasten 1** und **Link** zu Begründung des Kodex: <https://www.aeroclub-nrw.de/download/kodex-swo-daec/>). Mit dieser Amtshandlung, beantragt und beschlossen vom Souverän (den Delegierten der Länder), wurden entsprechende Regeln vorgegeben und müssen nur noch in die SWO geschrieben werden, könnte man meinen. Aber dazu sind Hürden zu überwinden, die auf einer vielleicht historisch bedingten Geisteshaltung beruhen.

Für mehr Sicherheit bei Wettbewerben können vier wesentliche Kategorien genannt werden:

1. Bessere Techniken
2. Mentale Einstellung, Gewohnheit
3. Sicherheitskultur des Veranstalters und der Ausrichter
4. Bessere Regeln in SWO

Die hier angeführte Initiative zu mehr Sicherheit bei Wettbewerben bezieht sich auf 3. und 4. der SWO. Mit besseren Regeln und besserer Sicherheitskultur des Veranstalter und Ausrichters kann mehr Sicherheit augenblicklich und gezwungenermaßen umgesetzt werden. Dazu sind Spitzensportler aber schwer zu gewinnen, weil die Regeln, mit denen sie zu ihren Spitzenleistungen gekommen sind, geändert wer-

den. Dieses Verhalten ist natürlich und hinreichend bekannt. Bei Sicherheitsbeauftragten wird dazu gern das Beispiel der Tour de France angeführt, wo die große Mehrheit der Radfahrer gegen die Einführung von Sicherheitshelmen war. Selbst nach der sehr erfolgreichen Bilanz des Zielkreises mit Mindesthöhe stimmten bei einer Umfrage unter den ersten 200 Piloten von mehreren Tausend der Segelflug-Rangliste 51 % gegen eine Mindesthöhe. Die Fachausschüsse Spitzensport (RSS) und Regelwerk (RSR) stimmten dagegen. Hier wurde der überzeugende Erfolg zur Sicherheit, nämlich kein Unfall beim Anflug und Erreichen des Zieles in vier Jahren, ignoriert. (**Link:** <https://www.aeroclub-nrw.de/download/erfolg-zielkreis-mit-mindesthoehe-2019/>)

Die **mentale Einstellung der Wettbewerber**, die weniger logischer Art ist und mehr durch das Unterbewusste, das 80% unserer Entscheidungen bestimmt, gesteuert wird, kann bei Spitzenpiloten kaum zu mehr Sicherheit verändert werden. Der Konkurrenzdruck erhöht den Stresslevel, der durch den Streckenflug schon hoch ist (**Link:** <https://www.aeroclub-nrw.de/download/nutzen-des-doppelsitzers-artikel-pdf/>). Mit diesem „Tunnelblick auf den Erfolg“, im Englischen treffend „target fixation“ genannt, wird das Risiko erhöht und werden die üblichen Grenzen zur Sicherheit überschritten, meint A.

KASTEN 3

Ein Pilot berichtet: „Ich muss leider zugeben, dass ich vor meinem Unfall auch zu den Totalverdrängern des Risikos gehört habe. Wenn man mit der Wettbewerbsfliegerei beginnt, dann ist der erste subjektive Eindruck, dass das, was man da macht, ziemlich gefährlich ist. Geht beim Kurbeln mit zehn Leuten auf gleicher Höhe los und endet im Pulk bei Zielflügen. Dennoch betreibt man das Ganze weiter, es passiert nichts, und es tritt eine gefährliche Gewöhnung an diese Zustände ein. Die Begeisterung und die Freude für den Sport überwiegen die Bedenken. So war es bei mir. Ich habe auch viele Dinge gemacht, die nicht okay waren. Der Mensch ist

von Natur aus so konstruiert, dass er unabwendbare Gefahren irgendwann akzeptiert und auch verdrängt, sonst wären die Neandertaler niemals auf Bärenjagd gegangen und wir wären ausgestorben. Das passiert dann auch dem Wettbewerbspiloten – die statistisch und objektiv ganz klar vorhandene Gefahr wird einfach verdrängt. Das Ganze geht dann so lange gut, bis es knallt. Aber selbst das muss nicht unbedingt zum Umdenken führen. Ich kenne Piloten, die Ähnliches erlebt haben und einfach genau so weitermachen. Damit ist die größere Unfallhäufigkeit bei Wettbewerben erklärt“.

Vergleich der tödlich Verunglückten im Segelflugsport und Straßenverkehr (Mitglieder des DAeC und auf Straßen der BRD)

	Anzahl Teilnehmer		Anzahl tödlich Verunglückter		Anteil tödlich Verunglückter pro Tausend	
	Segelflugsport	Straßenver.	Segelflugsport	Straßenver.	Segelflugsport	Straßenver.
Jahr 1970	43.000	60 Millionen	10	21.000	0,23	0,23
Jahr 2018	27.000	80 Millionen	10	3.600	0,37	0,045

Ultsch, Sicherheitsbeauftragter der IGC. Aus Pilotensicht wird das bestätigt (**Bild** und **Kasten 3**). Anders dagegen ist das Verhalten eines Piloten außerhalb des Wettbewerbes, wo mit einer Schulung die mentale Einstellung zu mehr Sicherheit erfahrungsgemäß geändert werden kann.

Die **Sicherheitskultur** sollte sich in der Struktur eines Wettbewerbs wiederfinden. Dazu gehört (neben Regeln) auch eine Flugsicherheits-Schulung der Ausrichter, die, so ein Experte, bei den DAeC-Wettbewerben der Verbesserung bedarf (**Link** <https://my.hidrive.com/share/tp4u-3usis>). Das zeigt auch die Erfahrung bei Wettbewerben, wo es jedes Jahr zu fragwürdigen und gefährlichen Situationen kommt, die durch bessere Regelungen des Ausrichters zu vermeiden wären. Erfahrungen und Ereignisse zur Sicherheit von Wettbewerben werden nicht systematisch schriftlich hinterlegt und sind nicht transparent für die Teilnehmer und die Basis der Segelfluggemeinschaft. Dies wäre aber eine Voraussetzung zur Sicherheitskultur, wie überall zu lesen ist. Überhaupt existiert beim Deutschen Segelflugsport keine Zuständigkeit bzw. kein Gremium für Flugsicherheit bei Wettbewerben mit Aufgaben, wie sie im **Kasten 2** angeführt sind. Ein diesbezüglicher Antrag an die Bundeskommission Segelflugsport (Buko) wurde von ihr nicht unterstützt und an den Bundesausschuss des DAeC verwiesen, wo alle anderen Luftsportarten zusammengefasst sind, obwohl ein solches Gremium im Kodex zur SWO der Buko (**Kasten 1**) vorgegeben wird (**Link** <https://www.aeroclub-nrw.de/download/antrag-gremium-flugsicherheit-bei-wettbewerben-2018/>). Ein Beispiel zur Sicherheitskultur liefert der Deutsche Gleitschirm- und Drachenflugverband e.V. (DHV). (**Link** <https://www.dhv.de/piloteninfos/sicherheit-und-technik/unfallforschung/unfall-jahresstatistik/>)

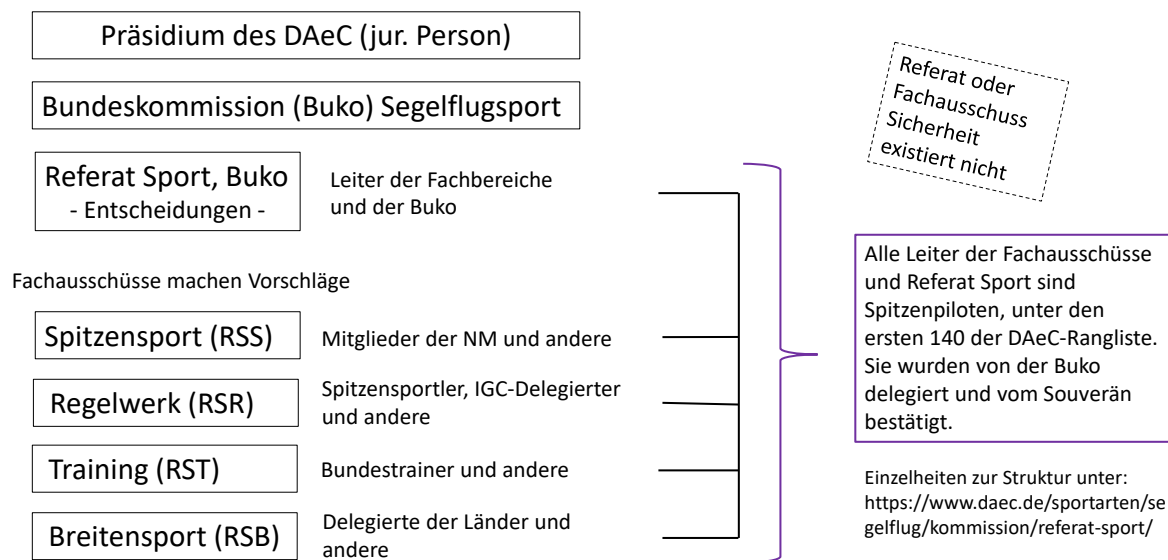
Mehr Sicherheit in Wettbewerben und im Segelflugsport allgemein ist existenziell wichtig für die Anzahl der Mitglieder im DAeC. Denn Segelfliegen gilt in der Öffentlichkeit als Risikosport und hat zudem das Handicap, dass ein Drittel der Menschen Angst vorm Fliegen haben. Die Wahrscheinlichkeit beim Segelfliegen tödlich zu verunglücken ist zwar größer als im Straßenverkehr, aber nicht in dem Maße wie es durch die relativ häufigen Meldungen in den Medien den Anschein hat (**Kasten 4**). Im Straßenverkehr der BRD hat sich die Zahl der Toten pro Jahr in den letzten rund 50 Jahren von 21.000 auf heute 3.500 verringert, obwohl sich die Zahl der Verkehrsteilnehmer mit Faktor 2 bzw. um 100 % vergrößert hat. Im Segelflugsport des DAeC ist den letzten 30 Jahren die Zahl der tödlich Verunglückten, rund 10 pro Jahr, gleichgeblieben, obwohl sich die Zahl der Teilnehmer mit Faktor 0,63 bzw. um 37 % verringert hat.

Bei Äußerungen, Berichten und Vorträgen zur Sicherheit von Wettbewerben ist auffallend, dass sie den beklagenswerten Zustand beschreiben, zum Teil die Ursachen erkennen und sogar Maßnahmen anführen – aber wenn es um die Umsetzung in die Praxis geht, bleibt es beim Alten. Warum ist das so? Wer bestimmt das Wettbewerbsgeschehen und die Regeln? Aus der Struktur der Gremien der Bundeskommission Segelflugsport sind die Abläufe zu Regeländerungen ersichtlich (**Kasten 5** und **Link**: <https://my.hidrive.com/share/tp4u-3usis>). Von „außen“ ist zu Regeländerungen kein Weg vorgesehen. Von „innen“ haben die Mitglieder der Gremien die Möglichkeit Anträge zu stellen, wie es im Falle des Zielkreises mit Mindesthöhe geschah. Wenn sich in diesem Gremium eine Mehrheit findet, wird der Antrag als Empfehlung an die anderen Gremien gegeben und gegebenenfalls beim Fachausschuss Sport zur Entscheidung vorgelegt. Dabei kommt es naturgemäß zu divergierenden Meinungen zwischen dem Fachausschuss Breitensport (RSB), der mit den Vertretern der Länder besetzt ist, den anderen drei Fachausschüssen (Spitzensport, Regeln und Kader-Training) und dem Fachausschuss Sport, deren aktive Mitglieder vorwiegend Spitzenpiloten sind. Die NRW-Seko hat ihre Initiative zu mehr Sicherheit bei Wettbewerben mit einer Anzahl von Anträgen zur Änderung der SWO im Fachausschuss Breitensport im September 2019 fortgesetzt, und sie hofft auf eine baldige Umsetzung (**Link**: <https://www.aeroclub-nrw.de/download/antraege-sicherheit-in-wettbewerben-2019/>). Natürlich erfordert es Arbeit von ehrenamtlich tätigen Funktionären. Ein Teil der beantragten Regeln wurden bereits beim Belgischen Aeroclub im Rahmen der Meisterschaften mit Erfolg umgesetzt und ist somit erprobt. Es besteht demnach kein Grund, diese beantragten Regeln zu mehr Sicherheit, Chancengleichheit und Fairness nicht umgehend einzuführen.

In Deutschland werden quasi alle Wettbewerbe nach den Regeln der DAeC-SWO ausgetragen. Das betrifft zurzeit rund 2000 Piloten/innen, die sich den Regeln der SWO unterwerfen. Deshalb sind die Teilnehmer an Wettbewerben, aber auch alle anderen aufgerufen, unseren Sport mitzugestalten. Hierzu soll dieser Artikel beitragen bzw. informieren.

Die NRW-Seko gibt allen interessierten Segelfliegern/innen Gelegenheit, mithilfe einer Multiple-Choice-Befragung zu den Anträgen für mehr Sicherheit Stellung zu nehmen (**Link**: <https://www.aeroclub-nrw.de/?p=26607>)

Struktur der Abläufe zur Findung der Regeln und Bestimmungen in der Segelflugsportwettbewerbsordnung (SWO) der Bundeskommission Segelflugsport (Buko) im DAeC



Ziel des Segelflugsports muss sein, Wettbewerbe, die mit den Regeln der SWO durchgeführt werden, so sicher zu machen, dass sie von der Basis und dem Breitensport mehr als bisher wahrgenommen und anerkannt werden und die Athleten unverseht bleiben. Wettbewerbs-Piloten, deren fliegerisches Können überdurchschnittlich ist, müssen bei Einhaltung der Regeln sicherer als der Durchschnitt aller Piloten fliegen. Das bedeutet, dass die Häufigkeit von Unfällen pro Start im Wettbewerb kleiner als im übrigen Segelflugbetrieb sein muss. Damit haben Wettbewerbe das Potenzial Vorbild zur Sicherheit im Segelflugsport zu werden, ohne dabei die Freude einzuschränken.

Dank an Mirja Klicks, Matthias Kaese, Jona Keimer, Alfred Ultsch, Jürgen Knüppel, Philipp Keller, Delegierte der Bundesländer und den DSV, Felix Hoffmann, Tobias Bieniek, Karl-Dieter Lerch, sowie die anderen Mitgliedern der Segelflugsportkommission des Aeroclub NRW und anderen nicht Genannten, die sich für mehr Sicherheit in Wettbewerben einsetzen, für die konstruktiven Diskussionen und Beiträge zu diesem Thema.

Dieser Artikel kann als PDF-Datei abgerufen werden: <https://www.aeroclub-nrw.de/download/artikel-mehr-sicherheit-bei-segelflugwettbewerben-2019/>

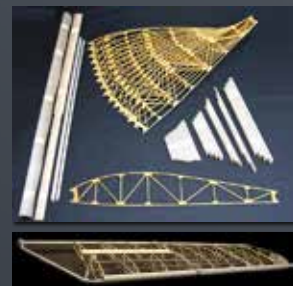


Text: Sigi Baumgartl, baumgartl@aeroclub-nrw.de

ORATEX® UMRÜST-SETS FÜR COMCO IKARUS C22 & C42

- Die Umrüstung verbessert nachgewiesenenmaßen die Performance.
- Sie entscheiden, ob Sie schneller oder sparsamer fliegen wollen.
- Die Flügel, Querruder, Landeklappen und Leitwerke werden verstärkt.
- Die aerodynamische Güte erlaubt eine präzisere Steuerbarkeit.
- Alle mit dem LANITZ AVIATION Design Change gebauten C42 der Version A, B und C werden bei uns auf 540 / 560 kg aufgelastet.
- Die Flügel werden drehsteif und die ORATEX® Bespannung mit ihrem Mikro-Vortex-Effekt lässt Sie ein neues Fluggefühl erleben.
- Das LANITZ AVIATION Design Change ist in den Kennblättern von COMCO IKARUS als zugelassen eingetragen.
- Fliegen Sie bei uns Probe und überzeugen sich von den herausragenden Eigenschaften der ORATEX Bespannung.
- Wir schenken ihrem Flugzeug ein neues Leben.

WEITERE INFORMATIONEN:
www.Lanitz-Aviation.com/bespann-sets.html



WIR BAUEN IHRE C22 UND C42 IN UNSEREM BESPANNWERK UM





August Bansa fliegt mit wechselnden Partnern im Motorsegler schon seit den 80er Jahren in Europa herum. Der Autor ist mit ihm seit 2006 einmal im Jahr in Europa und einmal sogar bis an den Rand der Sahara unterwegs. Hier berichtet er über ihren Zypern-Flug im August 2018.

20.08. Mo: Wenzendorf --> Bayreuth EDQD --> Graz LOWG:

Wir sind um 8:38 Uhr in der Luft. Es ist windarm, die Wolken hängen aber im Gegensatz zu den Vortagen unerwartet tief. Die ersten 40 km legen wir in knapp 1500 ft MSL zurück, erst auf dem letzten Drittel der Strecke nach EDQD ist es wolkenlos und warm. Nach Flugplan geht es nach kurzer Mittagspause weiter über Passau gen Graz. Die Sicht verschlechtert sich und einzelne Schauer werden erkennbar. Wir landen in Graz nach wenigen Warteschleifen ohne Probleme. Mit dem Taxi geht es zum empfehlenswerten Hotel Weitzer, von dem man einen kurzen Weg zur Altstadt und dem Burgberg hat.

21.08. Di: Graz LOWG --> Dubrovnik LDDU --> Podgorica LYPG:

Von Graz geht es westlich vorbei an Zagreb und im sanften Bogen in 5000 ft knapp westlich um Bosnien-Herzegowina. Zum Überqueren des Küstengebirges zur Adria müssen wir hoch auf 7600 ft bis zum Abstieg auf 3500 ft westlich von Split und dann weiter längs der Adriaküste. Die Landschaft ist immer wieder schön anzusehen. Näher an Dubrovnik müssen wir tiefer. Es ist heiß und trocken bei leichtem Seitenwind. Bei vernünftiger Abfertigung sind wir nach gut einer Stunde wieder in der Luft. Die Strecke nach Podgorica ist mit 38 Minuten kurz, aber anspruchsvoll. Podgorica liegt unten „im platten Land“. Nach dem Abflug von Dubrovnik wird man lange auf 1000ft gehalten. Kurz vor Tivat muß man fast auf Terrain-Höhe die Einfugschneise von Tivat unterfliegen und anschließend bei Kotor über das hohe Küstengebirge. Da ist die Steigleistung

der Dimona und Temperaturfestigkeit des Rotax-Motors eigentlich überfordert. Oben liegt ein Plateau hinter dem es dann nach Podgoriza „bergab“ geht. Natürlich ist der Abschnitt fliegerisch reizvoll. Wir werden freundlich und interessiert empfangen und das Ramada-Hotel ist empfehlenswert. Die Stadt ist allerdings ärmlich und selbst die Moscheen haben Dorf-Charakter.

22.08. Mi: Podgorica LYPG --> Korfu LGKR --> Megara LGMG:

Der Morgen ist wolkenlos, etwas diesig und mild. Wir sind um 9:30 Uhr (lokal) in der Luft. Die Sprit-Situation in Südeuropa erschwert uns den Weiterflug. Das ursprünglich nächste Ziel Thessaloniki hat in diesem Sommer kein AVGAS, es bleibt nur Umweg über Korfu nach Megara. Wir fliegen über Durres/Albanien an der Küste lang und kommen zum Flughafen Korfu von Osten her übers Wasser herein – tief vorbei an der kleinen Halbinsel mit der bekannten Kapelle. Hier begegnet uns das erste Mal die Berechnung von 50 Euro plus 24 % Steuer allein für die Erteilung der PPR-Landegenehmigung. Das kassiert die Handling-Agentur Skyserv zusätzlich zu ihrem hohen Basistarif. Die Kosten summieren sich auf 180 Euro für einen „technischen Stopp“. Nach anderthalb Stunden kommen wir endlich wieder weg. Auf halber Strecke nach Megara haben wieder die Wahl zwischen einem großen Umweg längs der Küste über Patras oder der Querung höherer Gebirge. Wieder hilft uns die gute Thermik dabei, recht mühelos und spritsparend über die Bergketten zu kommen. Wir kreuzen den Golf von Korinth und sinken langsam auf die von Athen geforderten 1000 ft am Kanal von Korinth. Bis Megara geht es die Küste lang. Wie dort üblich herrscht Nordwind, der mit heftigen Turbulenzen vor allem kurz vor RW08 Aufmerksamkeit fordern kann. Das Tanken geht schnell. Obwohl auch Militär am Platz ist, ist alles locker und offen. Der Flugplatz wird von der HCAA (der griechischen Luftfahrtbehörde) betrieben und kostet kei-



- 1: Passau ist von oben immer wieder sehenswert – touristisch und fliegerisch
- 2: Graz mit Blick nach Norden. Das große Gewitter kam erst nachdem wir genau dort durch sind
- 3: So sind wir geflogen



- 4: 21.8. Dubrovnik mit langem Endteil. Inzwischen ist die Bahn schwarz, d. h. komplett erneuert; sie liegt hoch. Beim Abflug muss man hinten rechts über den Hügel hüpfen und dann runter auf 1000ft
- 5: 22.8. Korfu: Abflug auf der RW17

ne Landegebuhr. Spät am Abend erreicht uns die E-Mail mit der Landegenehmigung für Rhodos für den Donnerstag – mit gleichzeitiger Ablehnung für den Rückflug am Sonntag.

23.08. Do: Megara LGMG -->Rhodos LGRP: Der Morgen empfängt uns wieder mit wolkenlos klarem Himmel und angenehmen Temperaturen. Wir bezahlen beim Flugleiter unsere beschämend niedrige Rechnung von 3,40 € fürs Parken über Nacht. Bis Rhodos haben wir 460 km Wasser vor uns. Einige der „am Wege“ liegenden Inseln haben Flugplätze, der Rest ist mit Steilufern unlandbar. Der Luftraum ist keineswegs „frei“. Nicht nur Athen kontrolliert, sondern auch z.B. Mykonos und Kos sind darauf bedacht, ihre An- und Abflug-Sektoren weit ins Meer von Verkehr freizuhalten, auch wenn wir nicht einen Air-

liner zu sehen bekommen. Für uns kleine Flieger bedeutet das meist Freigabe nur für niedrige Flughöhen oder Umwege. Auf dem Flughafen Rhodos ist viel los, die Airliner kommen wie auf der Schnur gezogen von NO. Nach ein paar tiefen Warteschleifen über dem Meer werden wir einfach eingereiht in den Anflug auf die RW25. Die Bahn liegt direkt am Meer und hat keine 500 m landeinwärts auf ganzer Länge einen steilen Berg neben sich. Da verwundert die Warnung vor Turbulenz bei südlichen Winden gar nicht. Unser Hotel Esperia liegt fußläufig zu Hafen und Altstadt. Die Altstadt erweist sich wie erwartet als ziemlich überlaufen. Der Vernunft folgend hätten wir nicht weiter nach Zypern fliegen dürfen, sondern nach ein/zwei Tagen Sightseeing auf Rhodos zurück nach Megara fliegen müssen. Das Ziel ist aber Zypern und eine zweite Chance dafür unwahrscheinlich ...



**CAMO
SÜDWEST**

**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG
IHR LUFTFAHRZEUG!**

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-2-Flugzeuge

Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT)



**CAMO SÜDWEST
GMBH**

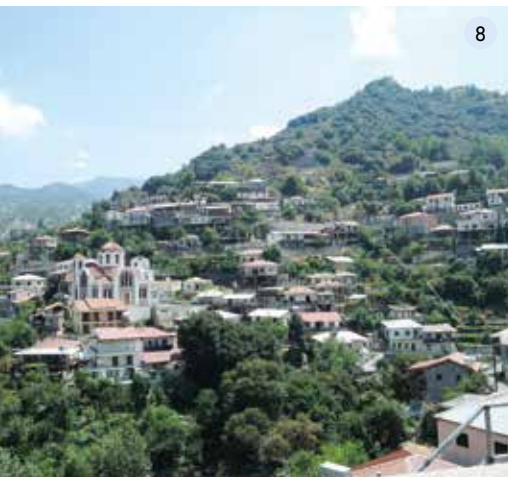
CAMO Südwest GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken
Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 • Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 • www.camo-suedwest.de • info@camo-suedwest.de



6



7



8

6: 27.8. Kanal von Korinth: So klein wie er ist, glaubt man, dass er schon früh gebaut wurde (Foto vom Rückflug)

7: 24.8. Rhodos: Abflug gen Paphos/Zypern

8: 25.8. Troodos-Gebirge/Zypern: abseits der Touristen-Pfade – gebirgig bis fast 2000m mit neuen, aber sehr engen Straßen; Paphos bietet selbst als Kulturhauptstadt außer dem Hafenumfeld, den Königsgräbern & dem Mosaiken-Haus wenig zum Ansehen

9: 26.8. Paros: Anflug in schon tiefstehender Sonne; es geht bergauf nach hinten; typisch kleiner Inselflugplatz



9

24.08. Fr: Rhodos LGRP -->Paphos LCPH: Zwei Stunden nach Ankunft des Taxis am Flughafen sind wir endlich in der Luft. Der Wind von vorn ist ok, wir müssen aber gleich links raus über die Berge am Platz. Da ist unsere Steigfähigkeit knapp. Bis Paphos sind über 440 km über freies Wasser. Der Anflug ist im baumlos flachen Umfeld einfach. Wir werden auf den GA-Stellplatz weit am Westende des Vorfeldes geschickt. Es ist kurz nach Mittag und wolkenlos heiß. Das Tanken geht schnell, das „Roman Hotel“ (zwei Übernachtungen) ist überwältigend kitschig: ägyptisch/griechisch/römisch-bunt ausgestattet und mit Terracotta verziert. Dazu sind innen wandgroße Spiegel verbaut, die mehr Räumlichkeit vortäuschen.

25.08. Sa: Ausflug Troodos-Gebirge Zypern: Wir wollen zum „Troodos-Place“ kurz unter dem Mount Olympos – mit 1920 m der höchste Punkt Zyperns. Wir fahren bis auf über 1600 m auf nagelneuen, aber schmalen und extrem kurvenreichen Straßen ohne nennenswerten Verkehr. Der Rückweg soll über Oikos gehen – also einmal rund um den Mount Olympos. Die Straßen werden immer abenteuerlicher. Wir brauchen zwei Stunden für die Rückfahrt nach Navi – für nur rund 45 km Luftlinie vom Hotel.

26.08. So: Paphos LCPH --> Rhodos LGRP--> Paros LGPA: Wir geben den Leihwagen am Flughafen mit 270 km zurück. All die Freundlichkeit und hilfsbereites Entgegenkommen des Vertreters von Swissport ändert nichts daran, dass auch diese Rechnung zu hoch ausfällt. Treiber ist diesmal ein fünfzigprozentiger Sonntagsaufschlag auf die Handling-Gebühr. Um 12:26

Uhr (lokal) sind wir in der Luft. Kurz vor 15 Uhr haben wir den Flughafen Rhodos gut in Sicht und müssen den Anweisungen der Controller folgen. Der Landung ging ein äußerst nerviges Verhandeln voraus, bevor wir überhaupt einen Slot bekommen haben. Selbst der war für Weiterflug nach Syros innerhalb deren Betriebszeit zu spät. Der Preis für den „technischen Stop“ war extrem. Der Weiterflug nach Paros wird nur durch die Controller der Inselflughäfen querab von unserer Route behindert, obwohl wir keinerlei Verkehr sehen. Die Sonne steht schon tief und es wird dunstig, als wir uns gegen 18:30 Uhr (lokal) dem kleinen Flughafen Paros nähern. Nach einigem Feilschen und Rückfragen bekommen wir die offizielle Erlaubnis, unsere vier 5l-Reserve-Kanister von einer normalen Tankstelle aufgefüllt wieder in den Flugplatz-Bereich importieren zu dürfen. Das gibt uns mit gut einer Stunde mehr Reichweite die Möglichkeit, Ioannina LGIO ohne Zwischenlandung auf Syros zu erreichen.

27.08. Mo: Paros LGPA -->Ioannina LGIO: Der Morgen ist wolkenlos klar. Ab 10 Uhr warten wir lange vor dem Terminal, bis an einer Seiteneinfahrt ein Fahrer unsere vollen Kanister entgegennimmt und direkt zum Flugzeug bringt. Wir gehen wie üblich durch die hier einfacheren Kontrollen. Die Handling-Rechnung ist mit 240 € wieder unerwartet hoch, es gibt aber keine Landegebühr und das Parken mit 3,26 € ist vernachlässigbar. „Crew-Transport“ mit 75 € für zweimal 150 m ist allerdings exzessiv. Um 10:45 Uhr starten wir bei schwachem Wind in den strahlend blauen Himmel. Hinter Ioannina ist alles schwarz und östlich von Stadt und Flughafen hängen die Wolken auf halbem Hang. Die Sicht hat sich auch verschlechtert.



10

10: 27.8. Paros-->Ioannina: zwischen Golf von Korinth und Pindos-Gebirge – Berge gehen in die Wolken; der Golf war thermisch tot, in den Bergen geht es hoch
11: 27.8. Ioannina: wir sind gestrandet; vor



11

uns der Pindos in Wolken nicht passierbar; links hinter uns steht schwerer Regen (am Flugzeug: August Bansa)
12: 28.8. Ioannina: am Morgen Wellenwetter; das hat uns in den steilen, bewaldeten

Bergen zwischen Ioannina und Skopje nachher zu schaffen gemacht

13: 28.8. Skopje: Hauptplatz; ja – ein Touristen-Foto mit dem großen Alexander; Skopje muss man selbst gesehen haben!



12

Wir landen noch auf trockener Bahn. Der Himmel im Westen ist pechschwarz und der Tankwart weigert sich wegen der Regengefahr, uns im Freien vor dem Tower zu betanken. Wir sind gestrandet und müssen in Ioannina übernachten.

28.08. Di: Ioannina LGIO--> Skopje LWSK: In NW stehen früh doppelstöckig ausgeprägt Lenticularis-Wolken, die auf Wind in der Höhe deuten. Wir tanken und mit Papierkram dauert es doch bis lokal 11:10 Uhr, bis wir mit Ziel Belgrad LYBE in der Luft sind. Wir müssen gleich über den Bergzug am östlichen Seeufer. Wegen Staubewölkung im Gebirge müssen wir später über 8000 ft steigen. So etwa 80 km vor Skopje sperrt uns die freundliche Controllerrin von Skopje das Kosovo. Nach längerer Diskussion bleibt uns nur die Landung in Skopje. Eigentlich wollten wir am selben Tag Heviz/Ungarn am Balaton erreichen. Das ist mit der Landung in Skopje zeitlich nicht mehr machbar. Wir übernachten also im vernünftigen Hotel „Ibis Skopje City Center“ nahe am Hauptplatz. Skopje ist bei Tag und Nacht interessant anzusehen.

29.08. Mi: Skopje LWSK --> Bad Vöslau LOAV --> Hof EDQM: Neue Flugplanung: Wir lassen Heviz aus und wollen versuchen, über LOAV an einem Tag bis nach EDQM zu kommen. Grund ist eine ungünstige Wettervorhersage, die für die folgende Nacht Gewitter mindestens im Bereich des Bayrischen Waldes und südlich davon befürchten lässt. Wir fliegen östlich am Kosovo vorbei über Nis LYNI. Dort gibt es im Sommer AV-GAS. Der Flughafen von Belgrad ist ebenfalls in jeder Beziehung empfehlenswert: schnell, professionell und preiswert



13

mit 26 Euro. Der Abflug-Weg kostete einige Diskussion mit den Controllern, die unsinnige Umwege forderten. Mit den ungarischen Controllern haben wir danach wenig Kontakt. Der Anflugweg westlich um Bad Vöslau herum ist etwas nervig. Tanken, Bezahlen und wieder weg – Turnaround eine knappe Stunde. Der Abflug um 16:13 Uhr ist ausreichend für die Reststrecke durch niedrigere Berge nach Hof. Wir lassen die Alpen links liegen. Nach Queren der „Hügel“ direkt nach dem Abflug geht es schräg durchs Donautal nach Deutschland bei Passau. Der Flugplatz Hof-Plauen liegt in der Abendsonne auf einer Anhöhe. Zum Landen 18:40 Uhr auf der RW08 haben wir die Sonne im Rücken.

30.08. Do: Hof EDQM -->Wenzendorf: Am Morgen, wie erwartet, „liegt der Himmel auf der Erde“ – es hat nachts geregnet und im südlichen Bayrischen Wald auch gewittert. An ein frühes Losfliegen ist nicht zu denken. Die Rückseite einer Kaltfront, die sich von der Ostsee bis zu den Alpen erstreckt, bestimmt das Wetter. Südlich von uns sieht es schlimmer aus – gut, dass wir uns am Vortag bis nach Hof gerettet haben. Die Streckenvorhersage sagt „fliegbare, aber schwierig“. Die Hoffnung auf einfachere Bedingungen im Norddeutschen Flachland erfüllt sich leider nicht. Die Wolkenuntergrenze sinkt bei NW-Wind ab. Letzte Herausforderung ist noch die Landung bei heftigem Seitenwind aus NW. Wir sind geschafft und froh, wieder heil zu Hause zu sein. Von unten sieht der Himmel gar nicht so schlimm aus. Unsere besorgten Ehefrauen warten schon am Platz und helfen beim Einräumen.

Text und Fotos: Joachim Loerke, Bild 10: August Bansa

FLUGSICHERHEITSTRAININGS DER PILOTINNEN

der Vereinigung Deutscher Pilotinnen und der Deutschen Sektion der 99s



- 1: Drei Damen, denn die Bölkow Monsun ist wie alle Flugzeuge natürlich weiblich
- 2: Bei den Teams herrschten gleichermaßen Freude und Konzentration im Cockpit
- 3: Da strahlt die Pilotin: kein Tropfen Wasser, nur AvGas im Tank
- 4: Bremen: Weser und Stadion

Die in den beiden Vereinen in Deutschland organisierten Pilotinnen haben es sich zur Aufgabe gemacht, sich jeweils im Frühjahr und im Herbst den Herausforderungen speziell für weibliche Flieger im Rahmen von zwei- bis dreitägigen Sicherheitstrainings zu stellen.

Im Frühjahr gibt es einen sog. SPRING REFRESHER an den Plätzen Nordhorn-Lingen oder Rheine-Eschendorf, am Wochenende rund um den Tag der deutschen Einheit ein Training in Diepholz.

Die Flugsicherheitstage beginnen mit individuellen Trainings. Die Pilotinnen der Vereine oder auch interessierte neue Pilotinnen oder Flugschülerinnen melden sich an und beschreiben ihre persönlichen, individuellen Bedürfnisse und ggf. selbst empfundenen Defizite. Diese werden auf Motorflugzeugen oder UL am Freitagnachmittag abgearbeitet. Dabei geht es insbesondere um allgemeine Flugvorbereitung, Normalverfahren bei Start, Reise und Landung, Notverfahren, Funk- und Digital-Navigation unter Anleitung eines Fluglehrers oder einer Fluglehrerin. Wichtig ist uns dabei insbesondere: Es gibt keine „dummen“ Fragen! Und: Wir legen eine gesunde Fehlerkultur an den Tag!

Am Freitagabend, und dies ist atmosphärisch nicht zu unterschätzen für das Wohlbefinden der Teilnehmerinnen, gibt es ein gemeinsames Abendessen mit dem wichtigen fliegerischen Erfahrungsaustausch.

Im Anschluss wird das **Programm für den Samstag** vorgestellt und gemeinsam in den Crews (1-2 Pilotinnen, 1 Lehrer) für unterschiedliche Flugzeugtypen vorbereitet.

Dies sind ganztägige Ausflüge wie z. B.

- Flugplätze mit unterschiedlichen Oberflächen (Asphalt, Gras) und unterschiedlichen Landebahnparametern (lange und kurze oder schmale Bahnen oder nur eine Landerichtung oder stark ansteigendes/abfallendes Gelände)
- Platzhopping, z. B. zehn Kleinflugplätze rund um Bremen, Platzrundenverkehr, schnelle Umstellung der Frequenzen, Flugplanung mit schnellen Richtungs- und Zieländerungen
- Inselhopping, Nordseeinseln mit Stark- und Crosswindübungen
- Flugplätze mit zahlreichen Luftbewegungen unterschiedlichster Sparten (Segelflug, Motorflug, UL, Tragschrauber, motorisierte Gleitschirme, Springer)
- Auslandsflug, z. B. in die Niederlande
- Anfliegen eines Verkehrsflugplatzes oder Überflug inklusive Radiokommunikation in Englisch

Darüber hinaus gibt es

- insbesondere in Diepholz die Möglichkeit des Nachtflugs (Lernen, Erneuern)
- insbesondere in Nordhorn die Einweisung auf Spornradflugzeuge (Citabria)
- Trudellübungen
- Simulatorflüge auf dem Simulator des VAP Nordhorn-Lingen
- Möglichkeit der Prüfung English-Proficiency Level 4 und 5
- Checkflüge
- Bi-annual für Inhaber einer amerikanischen Lizenz
- Einweisung auf UL
- Handouts zu verschiedenen Themen



- 5: Ein Flug über Hamburg, den Hafen und die Elbphilharmonie gehört zu den beeindruckenden Erlebnissen
- 6: Vor jedem Flugtag gab's ein ausführliches Briefing für die Pilotinnen
- 7: Eine klassische Routenplanung inklusive Strich in der Karte gehört zu jeder Flugvorbereitung

Am Sonntag können wieder individuelle Trainings durchgeführt werden, die oft auch als Folge der getätigten Ausflüge zu Wiederholungsübungen führen.

Nicht nur bei schlechtem Wetter, aber dann insbesondere werden umfangreiche Flugvorbereitungen sowie Fachvorträge von Fluglehrern, Prüfern oder externen Anbietern wie dfs oder Jeppesen u. a. angeboten.

Diese decken sämtliche denkbaren Themen ab, zum Beispiel

- Luftraum, Luftrecht, Flugvorbereitung mit Wetter und Flugplanaufgabe
- Cockpit management, Luftraumbeobachtung, Enroute Überblick
- Anflüge auf Verkehrsflughäfen, deutscher und englischer Sprechfunk
- Notverfahren, Theorie des Trudelns und Ausleitens
- Glascockpit, Apps für Flieger
- Simulatoreinweisung, pyrotechnische Einweisung
- und ganz wichtig: „human factors“

Das BESTE ist aber sicher – im Vergleich zu den Verbänden – der PREIS der Veranstaltung!

Als Mitglied in einem der beiden Vereine beträgt der Preis inkl. Frühstück und Abendessen gerade mal um die 100 Euro, für Nichtmitglieder ein paar Euro mehr. Die Fluglehrer*innen arbeiten alle für Kost und Logis, was über den Beitrag finanziert wird.

Flugzeit und Benzin trägt jede Pilotin selbst, aber durch die Besetzung mit oft zwei Pilotinnen in einer Maschine (Hin- und Rückflug) bleiben diese Kosten meist auch in Grenzen.

Beide Veranstaltungen werden von den VDP/99s mit Beträgen zwischen 200 und 500 Euro gesponsort. Davon werden z. B. die Überführungen von Trainingsmaschinen finanziert.

Das Flugsicherheitstraining endet mit der Übergabe einer Sicherheitsurkunde.

Ruth Haliti, Roswitha Höltken

LX
navigation



Seit 1. Juli 2019
Official DEALER
LX navigation Germany

www.lx-navigation.de

ULIS SEGELFLUGBEDARF

LX 10K



Zeus >



www.segelflugbedarf24.de

ÜBERLEBEN NACH EINER NOTWASSERUNG

DAeC Landesverband Bremen lud zum Vortrag über ein gern verdrängtes Thema



Da half Heinz Rühmann alias Quax, dem Bruchpiloten, auch kein ungläubiger Blick auf die Tankanzeige mehr. Die Nadel blieb bei LEER stehen und Quax landete im Dorfteich. „Hiermit eröffne ich die Badesaison“, kommentierte er sein überraschendes Erscheinen schlagfertig den herbeigeeilten Hilfwilligen.

Nach kecken Sprüchen ist sicher niemandem zumute, der eine Zeit lang um sein Leben fürchten musste. Das können Olaf Salzbrunn und seine Kollegen bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bestätigen. Wenn sie zur Hilfe kommen, entsteigen die Pechvögel allerdings auch nicht mehr selbstständig dem knietiefen Wasser eines Dorfteichs, sondern haben schon einige Zeit unfreiwillig – oft unterkühlt – in der Nord- oder Ostsee zugebracht. Dass man das Eintreffen der Retter nach einer Notwasserung überhaupt erlebt, ist dabei keineswegs sicher.

Olaf Salzbrunn, hauptberuflich in der Seenotleitung (MRCC) bei den Seenotrettern der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Bremen beschäftigt und privat Motorflieger, erklärte in seinem Vortrag, was, wann und warum nach einer Notwasserung notwendig oder dringend empfehlenswert ist. Nachvollziehbar begründete er Sinn und Zweck einzelner Maßnahmen und Ausrüstungsgegenstände, räumte aber auch mit vielen falschen Annahmen auf, die die Lage der Insassen eher verschlimmern würden. So kann z. B. ein für Schiffsbesatzungen geeigneter Überlebensanzug nach dem hohen SOLAS Standard für Flugzeuginsassen lebensbedrohlich werden. Diese Anzüge sind so auftriebsstark, dass man aus einer engen, teilweise bereits gefluteten Flugzeugkabine

nicht mehr herauskommt. Solche Anzüge sollten daher nicht schon während des Fluges getragen werden, sondern erst angezogen werden, nachdem man die Kabine im Wasser verlassen hat. Mit leichteren Anzügen, die mehr Beweglichkeit erlauben, ist das Risiko, durch den eigenen Überlebensanzug im Flugzeugwrack gefangen zu werden, deutlich geringer. Sie können daher auch schon während des Fluges getragen werden. Wichtig bei allen Anzügen ist eine Kopfhaube, erklärte Olaf Salzbrunn, denn die meiste Körperwärme verliert man über den Kopf. Kauft man einen gebrauchten Überlebensanzug, sollte der im Beisein des Verkäufers auf Dichtigkeit geprüft werden, riet Olaf Salzbrunn. „Am besten in einer Badewanne.“

Gelernt haben die Teilnehmer in Bremen, dass eine Schwimmweste keine Rettungsweste ist. Wortklauberei? Keineswegs – denn die Schwimmweste ist ein Hilfsgerät, das dem Träger das Treiben im Wasser erleichtern soll. Für das schwimmende Vorwärtsskommen sind Rettungswesten dagegen nicht gemacht. Sie sollen ihre Träger nach der Aktivierung in eine ohnmachtssichere Lage bringen. Das bedeutet, dass ihr Träger im Falle einer Ohnmacht nicht befürchten muss, mit dem Kopf nach vorne im Wasser zu treiben. Durch die Anordnung der Luftkammern wird gewährleistet, dass der Träger einer Rettungsweste immer mit dem Rücken im Wasser liegt und Mund wie Nase mindestens 12 cm oberhalb des Wasserspiegels freiliegen. Im Falle einer Ohnmacht droht somit nicht der Tod durch Ertrinken. Doch auch Rettungswesten bergen das Risiko, ihre Träger in der Flugzeugkabine gefangen zu halten, wenn sie sich zu früh aufblasen und einen Ausstieg be- oder verhindern. Automatikwesten sind daher aus gutem Grund in





4



5

- 1: Im alten Ufa-Film aus den vierziger Jahren hat Quax allenfalls nasse Füße bekommen. So glimpflich geht eine Notwasserung in der Regel nicht ab.
- 2: Auf der ersten Atlantik-Überquerung in Ost-West-Richtung im Jahr 1928 hätten die Flugpioniere Köhl, Fitzmaurice und von Hünefeld in ihrer Junkers W 33 im Notfall noch nicht auf die Sicherheit einer Rettungsinsel vertrauen können. Foto aus der sonst nicht zugänglichen Bremen-Halle in EDDW mit der Original Junkers der drei Pioniere.

- 3: Bei der Auswahl eines Überlebensanzuges muss an die Beweglichkeit in einer engen Flugzeugkabine gedacht werden. Was für Schiffsbesatzungen geeignet ist, kann sich im Flugzeug als fatal herausstellen.
- 4: Das ist keine Schwimmweste, sondern eine Rettungsweste. Bevor man sie anlegt, sollte man sich mit der Aktivierung für den Notfall vertraut machen.
- 5: Die Weste im aufgeblasenen Zustand. Es ist einsichtig: Ein Notausstieg durch eine schmale Öffnung ist damit nicht möglich.

der Luftfahrt verboten Bei Automatikwesten aus dem Yachtbedarfshandel muss die Automatik deaktiviert sein. Wichtig an der Rettungsweste ist auch, dass sie mit einer Schutzhaube gegen Spritzwasser ausgestattet ist, denn die feinsten Wassertropfen, die sich bei Wind von den Wellenkämmen lösen, sammeln sich beim Einatmen in unerwarteter Menge in der Lunge und können so langsam zum Ertrinken, dem sogenannten „stillen Ertrinken“, führen – sogar noch nach der Rettung, wenn es von den Notärzten nicht rechtzeitig bemerkt wird. Eine im Fachhandel erworbene Rettungsweste ist natürlich geprüft, da macht man nichts verkehrt. Man muss allerdings nicht gleich kaufen, sondern kann sie auch leihen. Vorteil: Rettungswesten von einem professionellen Verleiher sind in der Regel getestet und gewartet. Die beste Rettungsweste nützt

aber nichts, wenn sie im Ernstfall unzugänglich im Gepäckraum liegt. Klar sollte auch sein, dass man sich vor dem Flug ernsthaft und gründlich mit der Handhabung seiner Weste vertraut macht und auch Fluggäste darin einweist, selbst wenn das Thema für Fluggäste ein Stimmungskiller ist. Aber: Eine Trauerfeier ist ein noch viel größerer Stimmungskiller. Ist eine Notwasserung unvermeidlich, sollte man versuchen, auf den Wellenkämmen zu landen. Auf einen Überschlag sollte man auf jeden Fall vorbereitet sein. Ob nun Fahrwerk oder der vielleicht noch drehende Propeller – sobald das tiefste Teil des Flugzeuges eintaucht, verursacht das eine gewaltige Bremswirkung. Den Rest erledigt die Massenträgheit. Selbst wenn die Maschine sich nicht überschlagen sollte, bitte dran denken: Die Tragflächen mögen das Flugzeug vielleicht noch eine

... alles für Piloten ... Headsets, Ram Mounts, Funkgeräte und vieles mehr...



Flugfunk 8,33 kHz



FRIEBE
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH · City Airport · 68163 Mannheim · +49 621 - 700 189-0 · www.friebe.aero · info@friebe.aero



6: Olaf Salzbrunn erklärt die Rettungsschlinge, mit der in den Hubschrauber aufgewinch wird

7: Der Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS setzt sein Tochterboot aus

Zeit lang schwimmfähig halten, aber bei Hoch- oder Schulterdeckern ist die Kabine sofort unter Wasser. Bei Tiefdeckern hat man mit Glück ein wenig mehr Zeit zum Aussteigen.

Wie wird man nach der Notwasserung am schnellsten gefunden? Klar sollte sein, dass man, so lange es noch möglich ist, einen Notruf an FIS, den nächsten erreichbaren Flugplatz oder auf der 121.500 absetzt. Wichtig dabei: möglichst genaue Position der zu erwartenden Notwasserung und Anzahl der Personen an Bord angeben. Transponder 7700. Das ELT sollte frühzeitig genug ausgelöst werden. Viele Piloten hätten Angst, einen Fehlalarm auszulösen und anschließend für Kosten aufkommen zu müssen, weiß Olaf Salzbrunn. Diese Sorge sei unberechtigt. Wenn alles gut geht, kann man die Alarmierung mit einem Funkspruch oder Telefonat wieder aufheben. Kosten entstehen für eine vorsorgliche Alarmierung in einer kritischen Situation nicht. Verzichtet man aber auf eine rechtzeitige Aktivierung des ELT, vergibt man wichtige Hinweise an die Retter, um schnell gefunden zu werden.

Im Wasser ist man aus der Sichthöhe eines Seenotrettungskreuzers nur sehr schwer auszumachen. Das weiß Olaf Salzbrunn aus eigener Erfahrung. Er ist selbst jahrelang auf Seenotrettungskreuzern gefahren. Wichtig sind daher Signalmittel, die den Rettern bei Tag und bei Nacht den Weg weisen. Im Vortragsraum des Flughafens Bremen konnte die Signalmittel aus Sicherheitsgründen leider nicht im Echtbetrieb vorgeführt werden. Olaf Salzbrunn wird sie aber nach Absprache vorführen können, wenn er einen Vortrag zum gleichen Thema z. B. auf einem Landeplatz hält. Um aus der Luft besser gesehen zu werden, sollte man möglichst Kleidung in gelben oder orangen Neonfarben tragen. Blau oder Grün sind im Meerwasser reinste Tarnfarben, ebenso übrigens Weiß, denn ein Mensch in weißer Kleidung ist inmitten weißer Schaumkronen kaum zu erkennen.

Ist man mit mehreren Personen unterwegs, sollte man unbedingt zusammenbleiben. Dazu ist es erforderlich, sich unterzuhaken oder sich aneinander festzuhalten. Zwei Bälle, die unmittelbar nebeneinander ins gleiche Wasser gelegt werden,

treiben in kürzester Zeit auseinander. So würde es uns Menschen auch gehen. Neben der deutlich besseren Chance, als Gruppe schneller gefunden zu werden, kann man sich in der Gruppe länger warmhalten. Unterkühlung wird in der Regel unterschätzt, ist aber mindestens ebenso lebensbedrohend wie Ertrinken. „Wasser entzieht dem Körper 25-mal schneller Wärme als es die Luft tut“, erklärt Olaf Salzbrunn. „Daran sollte jeder denken, der an heißen Sommertagen mit T-Shirt und kurzen Hosen ins Flugzeug steigt und eine längere Strecke übers Meer fliegt.“ Bleibt man im Wasser als Gruppe zusammen, kann man sich auch gegenseitig kontrollieren. Lernen konnten die Zuhörer Neues und Unerwartetes zu Körperreaktionen in Notsituationen. Wer bei einer Unterkühlung plötzlich aufhört zu zittern oder wirres Zeug redet, muss von der Gruppe gewärmt werden. Dann nämlich zentriert der Körper das Blut bereits in der Körpermitte zur Versorgung der lebenswichtigen Organe. Weitere Erklärungen will ich als Nicht-Mediziner hier lieber nicht ausführen, nur den Tipp geben, dass bis zur Rettung niemand versuchen sollte, zu schwimmen. Schwimmbewegungen entziehen dem Körper Wärme. Besser ist es, eine Art Hockstellung einzunehmen und die Beine anzuziehen. Wenn die Rettung eintrifft, kommt sie an den deutschen Küsten entweder von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) oder durch die Hubschrauber der Bundesmarine, Bundespolizei oder den im ostfriesischen Bereich stationierten Rettungshubschrauber des ADAC. Die größeren Seenotkreuzer setzen zur Bergung ihr Tochterboot aus, von dem aus Personen leicht aus dem Wasser gezogen werden können. Nach längerer Zeit im Wasser entkräftet, dürfte es kaum jemand schaffen, an der Bordwand eines größeren Schiffes hochzuklettern.

Kommt die Rettung in Gestalt eines SeaKing, Super Puma oder EC 145 aus der Luft, werden die zu Rettenden mit einer Rettungsschlinge in den Hubschrauber hinaufgezogen. „Aufwinchen“ ist der Fachbegriff dafür. Wer meint, ein SeaKing würde wegen seiner bootsähnlichen Rumpfunterseite direkt auf der Wasseroberfläche aufsetzen, um Hilfsbedürftige auf-

zunehmen, irrt. Der Hubschrauber hovert in jedem Fall über den Hilfesuchenden. Wenn die zu rettenden Personen zu entkräftet sind, um sich die Rettungsschlinge selbst anzulegen, wird ein Crewmitglied des Hubschraubers abgewincht und übernimmt es, die Rettungsschlinge umzulegen und den Aufwinchvorgang einzuleiten. Hier sollte man ihn gewähren lassen und ihm nicht durch eigene Handgriffe ‚ins Handwerk pfuschen‘. Die erste Person, die aus einer Gruppe aufgewincht wird, muss immer eine unverletzte, mental unbeeinträchtigte sein. Warum das? Sollte es nicht genau umgekehrt sein? Olaf Salzbrunn konnte das plausibel erklären: „Die erste Person, die aufgewincht wird, muss in der Lage sein, im Hubschrauber genaue Auskunft geben zu können, ob noch jemand vermisst

wird, sowie über Art und Umfang möglicher Verletzungen der noch im Wasser Befindlichen, die eventuell nicht ansprechbar sind oder sich nicht mehr selbst artikulieren können. Außerdem können nur unverletzte Personen mit der Schlinge gewincht werden.“

Viele weitere hilfreiche wie wissenswerte Tipps, Hinweise und Erklärungen zum Überleben nach einer Notwasserung können hier aus Platzgründen leider nicht wiedergegeben werden, aber Olaf Salzbrunn ist gern bereit, seinen Vortrag andernorts zu wiederholen. Vereine, die an einem Vortrag zu diesem Thema interessiert sind, mögen bitte den unten stehenden Infoblock beachten.

Ralf-Michael Hubert

SICHERHEITSVORTRAG IN VEREINEN

Olaf Salzbrunn ist bereit, seinen Vortrag „Überleben nach einer Notwasserung“ vor interessierten Vereinen zu halten. Findet der Vortrag auf einem Flugplatz statt, können nach vorheriger Absprache auf einer geeigneten Fläche auch Signalmittel gezündet werden, um das Ganze praxisnäher zu gestalten. Das war im Vortragsraum in Bremen leider nicht möglich. Für den Vortrag müssen, mit den zeitaufwendigen praktischen Vorführungen, etwa vier Stunden angesetzt werden. Die Teilnehmerzahl sollte ab etwa 15 Personen liegen.

Kosten entstehen für die probeweise verwendeten Signalmittel, die als Verbrauchsmaterial nicht wiederverwendbar sind. Olaf Salzbrunn selbst nimmt für diese Vorträge kein Geld, es werden aber Spenden für seinen Arbeitgeber, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, erwartet, die ausschließlich spendenfinanziert ist.

Unsere Zeitschrift vermittelt den Kontakt zu Olaf Salzbrunn. Bei Interesse bitte eine E-Mail an redaktion@luftsportmagazin.de

RANDNOTIZEN

Zwei Tage vor dem Vortrag von Olaf Salzbrunn landete ein Airbus A 321 unmittelbar nach dem Start in Moskau wegen eines Vogelschlags durch einen Schwarm Möwen in einem Maisfeld. Die Presse berichtet, dass durch den Vogelschlag beide Triebwerke beschädigt und ausgefallen waren. Glücklicherweise gab es keine Toten. Aber das beweist: Es muss nicht zwangsläufig eine Störung an Ihrem Motor sein, der Sie zu einer Notwasserung zwingt. Eine Silbermöwe wiegt bis zu 1,5 kg. Geht die z.B. durch Ihren Propellerkreis, haben sie unter unglücklichen Umständen mehr als nur Federn und Blutspuren am Prop, sondern – wenn's schlecht läuft – ein sehr ernstes Problem, dass Ihnen eventuell nicht einmal mehr erlaubt, zu einem Inselflugplatz zurückzukehren. Verlassen Sie sich also nicht nur auf ein gut gewartetes, samtweich laufendes Triebwerk. Die Gründe für eine Notwasserung können vielfältig sein.

Nicht einmal eine Woche nach dem Vortrag in Bremen gab es einen Einsatz für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, der auch dort nicht alle Tage vorkommt. An einer 50 m langen Leine nahm das auf Usedom stationierte Seenotrettungsboot HECHT einen Heißluftballon in Schlepp, der an der Insel vorbeizudriften drohte. Mithilfe der 300 PS



starken HECHT konnte die Drift zunächst gestoppt und der Ballon dann in eine Position geschleppt werden, die eine Landung auf einer Wiese unweit des Zinnowitzer Hafens erlaubte. „Andernfalls hätte er wohl notwassern müssen. Für uns war das keine große Sache, aber den Ballonfahrern haben wir damit wohl eine nasse Überraschung erspart“, sagt der erfahrener Seenotretter-Vormann Michael Hackenschmid.

RMH

EUROPÄISCHE BESTLEISTUNG

als Geschenk zum 50. Geburtstag der Dropzone Teuge



Ende Juni 2019 trafen sich knapp 60 Springer für eine Woche im niederländischen Teuge (in der Nähe von Apeldoorn), um eine der größten jemals geflogenen Fallschirm-Formationen an den Himmel zu zaubern. Anlass war das 50-jährige Jubiläum der Fallschirm-Dropzone Teuge. Dazu waren Springer aus fünfzehn verschiedenen Nationen eingeladen: aus Norwegen, Finnland, Dänemark, Russland, Polen, Tschechien, Rumänien, Deutschland, Frankreich, Belgien, den Niederlanden, England, den USA, Brasilien und Australien. Mit dabei waren auch zwei Springer des FSC Remscheid, Thomas Rohde-Seelbinder und Tom Brand.

Das Wetter spielte die ganze Woche mit und nach anfänglichen Abstimmungsproblemen konnten dann sehr schnell 16er- und 25er-Formationen erfolgreich geflogen werden. Bei einer Fallschirm-Formation wird möglichst eine rautenförmige Anordnung mit einer quadratzahligen Springeranzahl (4, 9, 16, 25, 36, 49...) angestrebt, da sich diese als sehr stabil fliegend erwiesen haben.

Am Donnerstag, dem 27. Juni, war es dann soweit: Zweimal in leicht unterschiedlicher Besetzung konnte eine 36er-Formation über dem Himmel von Teuge, für alle Zuschauer am Boden gut sichtbar, zusammengebaut werden. Abgesprungen wurde aus einer Höhe von 4000 m. Zwei Höchstleistungs-Flugzeuge



1: Am Himmel über der Dropzone Teuge gelangen im August zwei 36er-Formationen

2: Eine von zwei Cessna Super-Caravan mit Formations- und Video-Springern

(900 PS) vom Typ Super-Caravan brachten die 36 Springer und die vier Video-Leute im Parallelflug sehr schnell auf die gewünschte Absetzhöhe.

Aufgebaut wird eine solche Formation einzeln nacheinander, von oben nach unten und von einer Quadratzahl zur nächstgrößeren. Sehr hilfreich für die Ausnutzung der Arbeitszeit ist die von den Amerikanern erfundene Auflöse-Methode des sogenannten „Starburst“. Gemeinsam wird von zehn an beginnend heruntergezählt und bei null werden alle Griffe gleichzeitig gelöst. Alle Piloten steuern dann ihren Schirm gleichförmig von der Mitte weg. Das ist nicht nur sehr effizient, sondern sieht auch von außen spektakulär aus. Außerdem bleibt dadurch mehr Zeit für den Aufbau (aus 4000 Metern ca. 8 Minuten). Eingeleitet wird dieser Starburst in einer Sicherheitshöhe von 1400 Metern.

Die 36er-Formation ist die größte jemals geflogene Formation über Holland, auch über Europa wurde seit 1996 keine größere Formation mehr geflogen. Damals war es der 53er Weltrekord in Kassel. Inzwischen liegt der immer noch aktuelle Weltrekord von 100 Springern in Florida auch schon zwölf Jahre zurück und wird wohl auch noch lange bestehen. Bei beiden Weltrekorden waren die beiden Remscheider Springer auch mit dabei.

Natürlich war die Woche in Teuge auch dazu gedacht, Erfahrungen und Techniken auszutauschen und das Wissen an neue und junge Springer weiterzugeben. Vielleicht ist es dann ja sogar in absehbarer Zeit möglich, einen neuen europäischen Rekord aufzustellen. Der aktuelle europäische Rekord wurde im letzten Jahr mit 30 Springern aufgestellt, natürlich auch in Teuge ... dieser Sprungplatz ist mit seiner zentralen Lage und seiner hervorragenden Infrastruktur und technischen Ausrüstung bestens geeignet.

Genehmigte Luftbilder von Tomasz Burza (CZ) und Laurent Dreyfus (NL); Text: Tom Brand

VIERMAL GOLD



1: Team Germany bei der WM in England
2: Lucia Lippold hatte allen Grund zur Freude...

Am 11. August reiste die deutsche Delegation mit dem amtierenden deutschen Meister Marco Hepp, der amtierenden und mehrfachen deutschen Meisterin Lucia Lippold, dem Weltmeister Moritz Friess und A-Kadersportler Matthias Kraft ins südenglische Dunkswell zum World Cup und zur gleichzeitigen Europameisterschaft im Speedskydiving an. Nach einer 18-stündigen Autofahrt von München bis Dunkswell mit Benutzung der Fähre kamen die deutschen Spitzensportler rechtzeitig im Hotel an. Den Folgetag nutzten sie zu Trainingszwecken, um sich noch einmal optimal an die extremen Fallgeschwindigkeiten, um die es im Speedskydiving geht, zu gewöhnen und sich mit der Dropzone vertraut zu machen.

Diese Gelegenheit nutzte Lucia Lippold direkt, um den von ihr selbst aufgestellten deutschen Nationalrekord von 406 km/h um einen km/h auf vorläufig 407 km/h zu verbessern. Dabei sollte es jedoch nicht bleiben, wie sich im Laufe des Wettkampfes herausstellte.

Am 12. August wurde es dann ernst für die 28 Wettkämpfer aus insgesamt elf Nationen, sogar aus Australien und den USA. Der erste Wettkampftag fiel hinsichtlich der vollständig beendeten Durchgänge spärlich aus. Zu tiefe und zu viele Wolken machten den Sportlern und dem Veranstalter einen Strich durch die Rechnung. Gesprungen werden kann nur bei Bodensicht, und in der Disziplin Speedskydiving, bei dem sehr hohe Freifallgeschwindigkeiten erreicht werden, ist die Exithöhe für alle Springer exakt 4000 m über Grund. Über insgesamt acht Sprünge hinweg wird die Freifallgeschwindigkeit jedes Springers gemittelt.

Der Wert jedes einzelnen Sprunges wird ebenfalls durch den Mittelwert der schnellsten drei Sekunden am Stück gebildet. Das Endergebnis, das sich aus allen Sprüngen zusammensetzt, wird mit dem der anderen verglichen – der oder die Schnellste gewinnt.

Bereits nach der ersten Wettkampfrunde konnten alle deutschen Teilnehmer ihr Potenzial unter Beweis stellen. Moritz Friess vom FSC Remscheid bewies Nerven und unterstrich seine Erfahrung mit einem 470,26 km/h-Sprung in der ersten

Runde. Lucia Lippold, ebenfalls vom FSC Remscheid, legte die Führung in der Damenwertung mit 386,54 km/h vor. Alle weiteren Wettkampfsprünge konnten erst am Donnerstag durchgeführt werden, da der Mittwoch dem britischen Regen zum Opfer fiel. Umso spannender, da die Führung in der Herrenwertung bei jedem Sprung wechselte. Nicht so bei den Damen – aber genauso spannend: Die Italienerin Mascia Ferri war Lucia Lippold sehr dicht auf den Fersen. Diese konnte ihre fliegerische Überlegenheit aber beweisen und als Kadersportlerin kennt sie die mentale Belastung eines großen, internationalen Wettbewerbs. Sie behielt die Führung bis zum Ende und erkämpfte sich wohlverdient den Titel der Europameisterin und Weltcupsiegerin mit 398,83 km/h aus sechs Runden.

Zweimal Gold also für Lucia Lippold und damit ein großer Erfolg für den FSC Remscheid, dem die Sportlerin seit Ende 2014 angehört.

Eine weitere Goldmedaille errangen die deutschen Herren mit Moritz Friess in der Nationenwertung, vor den Russen und Österreichern.

Ein so großer Wettkampf (First Category Event in der FAI) ist Voraussetzung zur Aufstellung neuer Rekorde, sowohl Kontinental- als auch Welt- und Nationalrekorde. Diese Gelegenheit ließen sich die Wettkämpfer nicht entgehen: Max Hurd aus Großbritannien legte mit 500,17 km/h (mit GPS-Technik gemessen) eine beeindruckende und bisher noch nie dagewesene Leistung hin. Auch Lucia Lippold verbesserte den deutschen Nationalrekord von vor zwei Tagen wieder mit neuer Bestmarke: 417,68 km/h. Der Damenweltrekord, von Mascia Ferri aufgestellt, liegt bei 418,25 km/h, sodass deutlich wird, wie eng die Leistungsdichte auch hier ist. Es bleibt also spannend, da im kommenden Jahr im August die Weltmeisterschaften im Fallschirmsport in Russland stattfinden. Die deutsche Delegation, das Nationalteam und die Sportler vom FSC Remscheid sehen der Meisterschaft angesichts der vergangenen Wettkämpfe und der errungenen Erfolge sehr positiv entgegen und freuen sich, die Nation mit atemberaubenden Geschwindigkeiten vertreten zu können.

Text: Lucia Lippold, FSC Remscheid e.V.

INTERNATIONAL AIR CADET EXCHANGE



Als deutscher Repräsentant die internationale Luftfahrt kennenlernen? Mit der Super Puma durch die Alpen fliegen? Mit dem Kleinflugzeug über Paris und den Pyrenäen unterwegs sein? Bewerbt euch beim IACE!

Seit 1946 findet jährlich der International Air Cadet Exchange statt. Er ist ein Teil des allgemeinen Nachwuchsprogrammes der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt und dient dazu, das Interesse junger Menschen für die Luftfahrt und für ein Berufsleben in der Luftfahrt zu festigen und Perspektiven zu zeigen.

- Zeitraum: 14.07.2020 - 29.07.2020
- Bewerbungsphase: 15.12.2019 - 01.03.2020
- Altersgrenzen: 18 bis 20 Jahre
- Bewerbungsgrundlage: Leidenschaft für die Fliegerei
- Austauschländer 2020: Frankreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Türkei, Großbritannien



- 1: Eine Embraer der belgischen Luftwaffe sammelte die Air Cadets ein
- 2: Die glücklichen Teilnehmer im Gruppenbild.

Im Fall einer erfolgreichen Bewerbung wird ein Eigenanteil von 580 € fällig.

Mehr Informationen gibt es auf Facebook (IACE Deutschland), Instagram (iace_germany & #iacemoments) und auf unserer Website (www.iacegermany.de).

Lisa Held

Ausführliche Berichte von Hendrik Jerominek und Lara Lausch über ihre Teilnahme am IACE in Belgien und Frankreich befinden sich auf unserer Website www.luftsportmagazin.de

LTB-Follmann ...der Oldtimer-Spezialist

- ◀ Wartung und Reparatur von Segelflugzeugen, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen in Holz- Gemischt- und FVK-Bauweise
- ◀ Herstellung von Baugruppen für Flugzeuge in Holzbauweise
Spezialisiert auf Reparaturen an Oldtimern
- ◀ Jahresnachprüfung von Motorseglern, Segel- und UL-Flugzeugen
- ◀ Zertifiziert nach EASA Part F und G.;
zertifiziert als LTB nach Richtlinien des LBA, d.h. Anhang II.
Technische Betreuung von Segelflugzeugen und Motorseglern



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlen

Telefon: 06508 - 91 98 295
Fax: 06508 - 91 98 296

www.ltb-follmann.de
info@ltb-follmann.de

Neubau einer Klemm KL 25 nach Originalplänen – Kaufinteressenten bitte melden!

ZU GAST BEI „JUGEND FLIEGT“

Eine Jugendliche kommt strahlend vom Segelflugstart zurück und sagt: „Das war so cool!“. Genau das ist eines der Ziele des Lagers „Jugend fliegt“, das von der Luftsportjugend Deutschland in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Aero Club e. V. organisiert wird und vom 04. bis zum 10. August 2019 auf dem Flugplatz Eisenach-Kindel stattgefunden hat. Ziel dieses Lagers ist es, bei den Jugendlichen im Alter von 14 bis 17 Jahren Begeisterung für die Fliegerei zu wecken und ihnen Möglichkeiten zu zeigen, diese in verschiedenen Luftsportarten auszuleben. Außerdem sollen ihnen berufliche Perspektiven in der Luftfahrtbranche vorgestellt werden. Dafür lernen die Jugendlichen die Theorie und Praxis des Fliegens durch interaktive Workshops kennen und bekommen Berufe in den verschiedenen Bereichen der Luftfahrt nähergebracht.

Auch wir, die Luftsportjugend im AEROCUB NRW e. V., wurden eingeladen, am ersten Fluglager dieser Art in Deutschland teilzunehmen. Am Flugplatz Eisenach-Kindel angekommen, erwartete uns eine großartige Location mit Flugzeugen, die man sonst nur im Museum sieht. Am Morgen starteten die Teilnehmer in Gruppen aufgeteilt mit den verschiedenen Workshops: der Bau von Raketen, Boomerangs, Modellfliegern und kleinen Ballonen. Im Nachmittags- und Abendbereich wurden verschiedene Vorträge angeboten. So wurde über den Beruf als Fluglotse oder die Fliegerei bei der Bundespolizei informiert. Aber auch die Luftsportarten kamen nicht zu kurz. So wurden Vorträge über Segelkunstflug und die Ballonfahrt gehalten. Im Laufe des Lagers sind alle Teilnehmer im Segel- oder Motorflugzeug geflogen und konnten somit auch die Praxis hautnah AIRleben. Im Segelflug-Simulator der Luftsportjugend NRW wurden die Teilnehmer selbst zum Piloten in command und konnten ihr Können unter Beweis stellen. Das Funkeln in den Augen der Teilnehmer – unbeschreiblich!

Doch das sollte längst nicht alles sein! Die Ballonfahrer zeigten allen die Aufrüstung der Ballone, wobei sich die Teilnehmer selbst sportlich betätigen konnten. Das Drachenfliegen wurde in Theorie und Praxis ausgiebig vorgestellt, ein spektakuläres Motorkunstflug-Display wurde den Teilnehmern vorgeführt, die selbst gebauten Raketen wurden am Abend gestartet, und, und, und ...

Am Mittwoch, zur Halbzeit des Lagers, kamen Berater der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, der Bundeswehr, der Bundespolizei und viele mehr, um den Teilnehmern Berufe in der Luftfahrtbranche näherzubringen. Auch Stefan Klett, Präsident des DAeC e. V. und des AEROCUB NRW e. V., ließ es sich nicht nehmen, die Teilnehmer an diesem Tag persönlich zu begrüßen. Neben dem „fliegerischen“ Programm durften natürlich Aktivitäten wie eine Stadtbesichtigung am Abend und ein Kletterausflug nicht



Alle Teilnehmer waren sich einig: Das war toll!

fehlen. Ein gemütlicher Abschlussabend rundete alles zu einer perfekten Ferienwoche ab!

Jugend fliegt! Für luftsportbegeisterte Jugendliche ein absolutes MUSS!

Text, Foto: Nina Int-Veen

TOST

Flugzeuggerätebau












**für mehr Sicherheit
im Flugsport**

Flugzeugräder

Flugzeugreifen

**Hydraulisches
Bremsssystem**

Sicherheitskupplungen

Seile

**Schleppseil-
einziehwinden**

**Start- / Schlepp-
ausrüstung**

Tost GmbH Flugzeuggerätebau München
 Thalkirchner Straße 62 D-80337 München
 Tel. +49-(0) 89-544 599-0 info@tost.de
 Fax +49-(0) 89-544 599-70 www.tost.de

Mit Bezug auf die Lieferung des Magazins erreichen uns regelmäßig Zuschriften wie diese:

... ich bin umgezogen, bitte liefern Sie künftige Hefte an meine neue Adresse ...
 ... obwohl ich bei der Post einen Nachsendeantrag gestellt habe, erhalte ich nach meinem Umzug das Magazin nicht mehr. Was kann ich tun?
 ... Wir erhalten von ihnen regelmäßig das Magazin „LuftSport“, unser früherer Mieter ... wohnt aber nicht mehr hier und wir benötigen das Heft nicht.
 ... bitte stellen Sie die Lieferung ein, weil ... verstorben ist.

Hierzu folgende Erläuterungen des Verlags:

Für jede Ausgabe erhält der Verlag von den beteiligten DAeC-Landesverbänden (Kontaktadressen unten im Impressum) aktuelle Adressen aus deren Datenbanken (z. B. Vereinsflieger). Ein Versanddienstleister adressiert die Magazine und übergibt diese als Postvertriebsstück an die Deutsche Post. Bei dieser Versandart muss der Postzusteller bei unbekanntem Empfänger weder das Heft an den Absender zurückschicken noch an eine neue Adresse nachsenden. Er kann es einfach entsorgen.

Der erste Weg, die Zustellung zu ändern, geht über den Schriftführer des Vereins. Dieser meldet es an den Landesverband bzw. synchronisiert im Vereinsflieger die Daten. Wir wissen, dass dies in manchen Vereinen nicht oder nur sehr verzögert funktioniert. In dem Fall empfiehlt es sich, die Änderung direkt an den betreffenden Landesverband zu übermitteln oder das Formular auf der Webseite www.luftsportmagazin.de zu nutzen.

Ausnahme: Abonnenten, die das Magazin nicht über die Mitgliedschaft in einem Verein, sondern als Einzelabonnenten beziehen, wenden sich wegen aller Änderungen direkt an den Verlag.

Verkaufe Konvolut von ca. 230 Flugzeug Plastik-Modellbausätzen.

Maßstäbe 1:24, 1:32, 1:48, 1:72, 1:100, sowie Sondermodelle, keine Jets, kaum Militär, eher Sport- und Zivillfliegerei mit Propeller- und Segelflugzeugen. Teilweise in OV, teilweise ohne Karton, Plastik, Vacu und Resin. Oftmals schon Raritäten. Der Gesamtwert beläuft sich auf ca. € 3.680,-. Verkaufsangebot beläuft sich auf € 999,- bei eigener Abholung von 5 Umzugskartons in Konstanz. Bei Interesse kann eine Liste angefordert werden unter svhmf@t-online.de.
 Mündl. Anfragen unter: **0170 5403107**.

Wir beenden unser Geschäft und räumen!

Alle Lagerartikel mind. 40 % reduziert:
eshop.aeroshop.de.
 AEROSHOP Flugbedarf Pirzkall GmbH,
 Macherstr. 52 a, 01917 Kamenz

Kleinanzeigen sind für Bezieher von
 LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Oktober/November 2019

Verlag: Equip Werbung & Verlag GmbH, Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn
 Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012
www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de, Chefredakteur: Klaus Fey (KF)
 stv. Chefredakteur: Reinhold Wagner (RW)

Herausgeber:

DAeC-Landesverband Bremen e.V.
 Detlev Thamm, Am Bienenstauer 9, 27777 Ganderkesee
 Tel.: 0422 294 7396, Mobil: 0152 092 561 72
 E-Mail: d.thamm@daec-bremen.de
 Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

Luftsportverband Hamburg e.V.
 c/o Heike Eberle, Höhen 18, 21635 Jork
 E-Mail: info@luftsportverband-hamburg.de
 Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127
 Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

Luftsport-Verband Niedersachsen e.V.
 Hainholzer Straße 5, 30159 Hannover
 Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929
 E-Mail: guenter.bertram@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de
 Verantwortlicher Redakteur: Günter Bertram

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.
 Am Flugplatz Dornberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim
 Tel.: 06751-856324-0 Fax: 06751-856324-1
 Mail: presse@lsvrp.de, www.lsvrp.de
 Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCUB | NRW e.V.
 Friedrich-Alfred-Str. 25, 47055 Duisburg
 Tel.: (0203) 77844 – 12, Fax: (0203) 77844 – 44
info@aeroclub-nrw.de
 Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

Gestaltung: Rosa Platz, Köln
 Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl
 Lektorat: Georg Bungter (GB), Heike Schiemann (HS)

Ständige freie Mitarbeiter: Klaus Bachmann, Maria Bechtel-Fey, Wolfgang Binz, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnier (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Jürgen Habel (JH), Peter Hammann, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Hermine Kreil, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS).

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Anna Bachmann, Jan Baucke, Sigi Baumgartl, Hayung Becker, H.-Henning Blomeyer, Rolf Bödeker, Kevein Bongers, Walter Bosshart, Andrea Bowinkelmann, Tom Brand, Constanze Bruns, Tomasz Burza, Jürgen Daube, Theodor Dornemann, Laurent Dreyfus, Axel Fenker, Hartwig Grothkopp, Mathias Gudor, Ruth Haliti, Isa Held, Ricarda Helm, Sebastian Heßner, Roswitha Höltnen, Bernd Hönig, Dirk Jakobs, Eileen Köhler, Stefan Kösel, Simone Kramer, Tina Krzeminski, Nina Int-Veen, Benjamin Lampe, Daniel Leithold, Hand-Joachim Liesert, Lucia Lippold, Joachim Loerke, Hendrik Löser, Cedric Lott, Joachim Marholdt, Andreas Menzel, Edith Mohr, Achim Müller, Gudrun Müller, Uwe Naujoks, Stephan Olessak, Emil Pluta, Renate Reith, Martin Sasse, Felix Selent, Robin Sittmann, Tobias Schmitt, Dieter Vogt, Rolf Wagner, Andreas Wenzel, Michael Zeyen, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 30.000 Exemplare
 Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 17 vom Januar 2019; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de
 Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt.

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 28. November 2019 *,
 Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 28. Oktober 2019*.

* Änderungen vorbehalten, diese werden rechtzeitig auf www.luftsportmagazin.de veröffentlicht.



Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

Wir stellen Dynatec Seile für sehr viel verschiedene Anwendungsbereiche her. Und mit jedem neuen Bereich lernen wir für alle anderen dazu. Die neue Hoistline „V4“ ist das Ergebnis aller Erkenntnisse aus diesen vielen verschiedenen Praxisgebieten. So entsteht ein spezielles profiliertes, optimiert konstruiertes und mit der neuesten Technik imprägniertes Startseil der vierten Generation. Damit bietet Ihnen die neue Hoistline „V4“ die größte Performance, die größte Sicherheit und die beste Lebensdauer die wir jemals hatten.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „V4“ 5 mm	3.200 daN	1,40 kg



Hoistline „orange“

Die neue Hoistline „orange“ unterscheidet sich durch den Einsatz eines völlig neuen Beschichtungssystems von den bisherigen Startseilen. Mit der neuartigen „selbstschmierenden“ Oberfläche ist eine deutlich höhere Lebensdauer zu erwarten. Auch sie ist wie alle bisherigen Hoistline Startseile thermisch gereckt, um die optimale Dehnung und Tragkraft zu erreichen.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „orange“ 5 mm	2.700 daN	1,40 kg



Hoistline „yellow“

Diese Variante der Hoistline wurde entwickelt um besonders starkem Verschleiß ausgesetzten Bereichen im Startseil wie z.B. einer Kuppe oder einem stark befahrenen Querweg mehr Sicherheit zu geben. Mit mehr Material bei nahezu gleichem Durchmesser, gewährt sie die dazu nötige Lebensdauer. Sie kann im Startseil auch problemlos mit der Hoistline „orange“ gemischt werden.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „yellow“ 6 mm	3.200 daN	1,60 kg



Hoistline „Groundline“

Die Hoistline „Groundline“ ist ein Packlagenseil für die ersten Lagen auf der Seiltrommel. Für diesen Einsatzzweck wurde sie speziell entwickelt. Auf die ersten Lagen der Seiltrommel wirkt ein besonders hoher Druck. Dadurch kann es zu entsprechenden Verformungen oder auch Beschädigungen an den Seilen dieser ersten Lagen kommen. Um den finanziellen Verlust dabei gering zu halten, haben wir ein neuartiges Seil für diesen Einsatzzweck entwickelt. So ist die „Groundline“ besonders druckstabil und abriebfest. Zudem ist sie deutlich günstiger als die Hoistline Startseile. Wichtig ist, dass die „Groundline“ so aufgespult werden muss, dass beim Start noch genügend Dynatec Hoistline Schleppseil auf der Trommel verbleibt, um die nötigen Kräfte zu übertragen. Die Groundline ist problemlos mit dem „normalen“ Hoistline Spleiß mit jeder anderen Hoistline zu verbinden.

Seil- Nenndurchmesser	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „Groundline“ 5 mm	1,25 kg

- rund 80% leichter als Drahtseil
- sehr hohe Bruchfestigkeit
- höhere Lebensdauer als Drahtseil.
- besonders gut spleißbar
- wesentlich einfacheres Handling
- leichteres Ausziehen

Vorseilsystem

Vorseil

- ca. 9 mm Spezialseil
- 3 Meter lang
- mit 5 t Dyneema Kern
- Beiderseits Schlaufen mit Ovalring und Doppelringpaar
- Besonders steif



Zwischenseil

- ca. 14 mm
- 10 Meter lang
- Beiderseits Schlaufen
- Optimale Dehnung
- roter oder grüner Kennstreifen



Artikel	Gewicht
Vorseil 3 Meter Eine Seite Ovalring Andere Seite Doppelringpaar	0,5 kg
Zwischenseil 10 Meter Beide Seiten Schlaufe	1,4 kg

Lippmann
German Ropes

Dubbenwinkel 11

D - 21147 Hamburg

Tel: 040 - 797 005 - 0

Fax: 040 - 797 005 - 25

Info@lippmann.de

Die Vielfalt des Fliegens...

Ausbildung, Fortbildung, Streckenflug, Kunstflug oder einfach zum Spaß!
Offen für alle, unkompliziert, zeitlich flexibel, ergebnisorientiert.
Die ideale Ergänzung oder Alternative zum Verein.



Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Modellflug



Flugzeugpark:

3 x ASK 21

1 x ASK 21 B

1 x ASK 21 MI Selbststarter

1 x ASG 29 - 18 E

1 x ASW 28

1 x Discus 2 FES

1 x Duo Discus xT

1 x Duo Discus xLT

1 x Robin DR 400 Regent

2 x Robin DR 400/180

1 x Katana DA 20

1 x HK 36 Super Dimona



Die beste Adresse für
Ausbildung und Fortbildung.
Streckenflug, Kunstflug,
Eigenstarteinweisung im
Doppelsitzer und Einsitzer,
Scheinerwerb,
Sicherheitstraining, SPL,
TMG und PPL



36129 Gersfeld /Rhön
Telefon: (066 54) 364
Mobil: (0171) 720 72 80
Fax: (066 54) 81 92
E-Mail: info@fliegerschule-wasserkuppe.de

Fliegerschule Wasserkuppe

